



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 90]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 4, 2001/चैत्र 14, 1923

No. 90]

NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 4, 2001/CHAITRA 14, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 4 अप्रैल, 2001

सं. टीएएमपी/80/2000-सीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कलकत्ता पत्तन न्यास के दरों के मान (रेल प्रभारों को छोड़कर) में सामान्य संशोधन करने के लिए कलकत्ता पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/80/2000-सीपीटी

कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2001 के 28वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी) से प्राप्त उसके दरों के मान (रेलवे प्रभार छोड़कर) के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव से संबंधित है।

(1)

2. कार्गो और पोत संबद्ध प्रमारों के संबंध में सीपीटी के दरों के मान को पिछली बार अक्तूबर, 1996 में संशोधित किया गया था। सीपीटी ने कहा है कि सरकार द्वारा यथाघोषित वेतन और मजूरी तथा सेवानिवृत्ति लाभों के संशोधन के कारण वृद्धि वितीय देयताओं और बाजार की मुद्रास्फीति के कारण पत्तन की वर्धित अनुरक्षण लागत की पूर्ति के लिए उसके दरों के मान को संशोधित करना आवश्यक हो गया है। दरों का प्रस्तावित संशोधन सीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा दिनांक 14 जुलाई, 2000 को हुई बैठक में अनुमोदित कर दिया गया है।

2.1 सीपीटी ने प्रस्तावित दरों के मान की निम्नलिखित विशेषताओं का विशेष उल्लेख किया है :-

- (i) दरों का मान तैयार करते समय विभिन्न मुद्दों पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेशों (सभी महापत्तनों द्वारा साझा तौर पर अपनाने के लिए) को समामेलित किया गया है।
- (ii) प्रस्तावित दरों का मान नीचे दिए गए अनुसार सात भागों में सरचित किया गया है :

भाग I: कलकत्ता गोदी प्रणाली (सीडीएस) में ब्रेक बल्क और बल्क कार्गो पर प्रमार

- (क) 23⁰ सेंटीग्रेड से कम ज्वलनांक वाले पेट्रोल तेल और स्नेहक उत्पाद, एलपीजी, वनस्पति तेल, कोकिंग कोयला, पेट्रोलियम कोक, अन्य किस्मों के कोक, चूना-पत्थर आदि जैसी मदों के लिए दरों में अधोमुखी संशोधन प्रस्तावित है।
- (ख) 23⁰ सेंटीग्रेड से अधिक ज्वलनांक वाले पेट्रोल, तेल और स्नेहक उत्पाद, लोहा और इस्पात, खाद्य तेल, उर्वरक, लकड़ी, धातु की कतरनों आदि जैसी कतिपय मदों को छोड़कर घाटशुल्क की दरों में मौजूदा दरों के 20% के भीतर प्रतिबधित रहते हुए वृद्धि।
- (ग) पेट्रोल, तेल और स्नेहक तथा एलपीजी को छोड़कर दूसरी ओर उतारने के मामले में 70% घाटशुल्क की दर का प्रस्ताव किया गया है, जिसमें अतर्दशीय पोत घाट पर परवर्ती उतराई के लिए प्रमार शामिल हैं।
- (घ) घाटशुल्क में उत्थापन की अधिक दरों का प्रस्ताव नहीं किया गया है, बल्कि इसकी बजाय सुपुर्दगी/प्राप्ति के समय पत्तन के उपस्कर द्वारा 5 टन और उससे अधिक के वजन वाले किसी पैकेज/वस्तु के प्रहस्तन के लिए उत्थापन प्रमार प्रारंभ किया जाता है।
- (ङ) पत्तन के उपस्कर को शामिल किए बिना अगर संपूर्ण पारेषण का नौमरण अथवा सुपुर्दगी सीधे की जाती है तो घाटशुल्क की दर पर 10% की छूट का प्रस्ताव किया जाता है।
- (च) अनिर्दिष्ट निर्यात कार्गो के सवर्धन के लिए अधिकतम मूल्यानुसार दर को 0.5% से घटाकर 0.4% किया जाता है। तटीय यातायात के सवर्धन के लिए अनिर्दिष्ट तटीय कार्गो के लिए घाटशुल्क की दर 100/-रुपए प्रति टन नियत की जाती है।

- (छ) सीडीएस के माध्यम से अधिक कार्गो के प्रहस्तन के लिए निर्यातकों और आयातकों को प्रेरित करने के लिए मात्रात्मक छूट की सकल्पना लागू की गई है। निर्यात संवर्धन के लिए स्टॉक कार्गो पर निर्यात के लिए 30 दिनों की मुक्त विलम्ब अवधि का प्रस्ताव किया गया है।

भाग II: सीडीएस में प्रहस्तन किया जाने वाले कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर प्रभार

- (क) मौजूदा दरों को प्रति टीईयू 500/-रुपए घटाकर रद्दी कागज, अखबारी कागज, वनस्पति तेल और उपहार पारेषण जैसे आयात कार्गो के लिए एक पृथक श्रेणी का प्रस्ताव किया गया है।
- (ख) व्यापार जगत की लंबे समय से की जा रही मांग को पूरा करने के लिए निर्यात कार्गो से लदे कंटेनरों का श्रेणीकरण करते समय पटसन और पटसन उत्पादों, पटसन के कालीन, अस्तर, सीआई वस्तुएं, कच्ची औषधियाँ, मेवे, सयत्र, उर्वरक, अग्नि-सह ईट, ताप-सह्य मृत्तिका सामग्रियों, कपास, कपास उत्पादों आदि जैसे कम मूल्य वाले कार्गो के लिए कम प्रशुल्क दरों का प्रस्ताव किया गया है।
- (ग) सीपीवाई और गैर-सीपीवाई में अन्य आयात कंटेनरों के लिए, दरों में क्रमशः 16.66% और 16% तक की वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। सीपीवाई में निर्यात कंटेनरों हेतु श्रेणी-II के लिए 11.11% और श्रेणी-III के लिए 8.33% की वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है जबकि गैर-सीपीवाई में श्रेणी-II के लिए 14.29% और श्रेणी-III के लिए 10% की वृद्धि प्रस्तावित है।
- (घ) अन्य पत्तनों में विद्यमान दरों को ध्यान में रखते हुए खाली कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क के उर्ध्वमुखी संशोधन का प्रस्ताव किया गया है।
- (ङ) कंटेनरों की उतराई तारीख के रूप में सामान्य उतराई तारीख (जीएलडी) की सकल्पना को व्यापार जगत की मांग पूरी करने के लिए उतराई की वास्तविक तारीख द्वारा प्रतिस्थापित किया गया है।
- (च) आईसीडी कंटेनरों के लिए विलंब मुक्त अवधि को आईसीडी आवागमन के संवर्धन के लिए 7 दिनों से बढ़ाकर 15 दिन कर दिया गया है।

भाग III: हल्दिया डॉक काम्प्लेक्स (एचडीसी) में प्रहस्तन किए गए ब्रेक बल्क, बल्क, कंटेनरबंद कार्गो और कंटेनरों पर प्रभार

- (क) प्रहस्तन की समरूप प्रकृति को देखते हुए पाइपलाइन के माध्यम से द्रव अथवा गैस के प्रहस्तन के लिए सीडीएस और एचडीएस दोनों में समान दरे प्रस्तावित हैं।
- (ख) कुछ मदों को छोड़कर 'पोत नौतल प्रभारों' के संबंध में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। तथापि, समूहों की पुनर्संरचना का प्रस्ताव किया गया है।
- (ग) 'पोत नौतल प्रभारों' के संबंध में अधिकतम मूल्यानुसार दर मूल्यानुसार 0.5% से घटाकर 0.4% की गई है।
- (घ) अतिरिक्त यातायात के प्रहस्तन को बढ़ावा देने के लिए मात्रात्मक छूट की सकल्पना प्रारंभ की जा रही है।
- (ङ) एचडीसी में कंटेनर प्रहस्तन की दरों में वृद्धि सीडीएस के लिए प्रस्ताव किए गए समान मात्रा द्वारा की गई है।

भाग IV: विविध प्रभार और परमिटो/लाइसेंसों पर प्रभार

विविध प्रभारों और परमिटों/लाइसेंसों के संबंध में सीडीएस और एचडीसी दोनों के लिए समान दरें प्रस्तावित हैं।

भाग V: पोत विखडन से संबंधित प्रभार

- किसी निर्दिष्ट अवधि के लिए पोत विखडन बर्ष के कब्जे के लिए प्रभार सहित एक समेकित दर छूट और जुर्मानों के साथ प्रस्तावित है ।

भाग VI: शुष्क गोदी के लिए प्रभार

शुष्क गोदी के लिए प्रस्तावित प्रभार 'एमबीपीटी' जैसे अन्य महापत्तनों में अनुपालन किए जा रहे सिद्धांतों के अनुरूप है ।

भाग VII: पोत संबंध प्रभार

प्रस्तावित प्रभार नौकर्षण और पायलिटिज, जो किसी अन्य पत्तनों के साथ अनुतुलनीय लंबी पायलिटिज दूरी के कारण सीपीटी में अधिक है, को छोड़कर अन्य पत्तनों के साथ तुलनीय है ।

- (क) बर्ष किराया प्रभार 45% बढ़ाया जाना प्रस्तावित है ।
- (ख)² नौकर्षण और पायलिटिज प्रभारों को 25% बढ़ाया जाना प्रस्तावित है, और
- (ग) पत्तन देयता को 55% बढ़ाया जाना प्रस्तावित है ।
- (घ) प्रस्तावित दरों के मान में लगरगाह दर लागू की गई है ।
- (ङ) सैंडहेड से सागर अथवा हल्दिया लगरगाह अथवा ज़ायमंडल हार्बर तक पायलिटिज लेने वाले पोतों को पायलिटिज दर में छूट 20% से बढ़ाकर 25% की गई है ।
- (च) बर्ष किराया, पायलिटिज और पत्तन देयताएं प्रभारित करने के लिए जीआरटी स्लैब को संशोधित किया गया है ।
- (छ) पत्तन कर्मचारियों द्वारा हडताल और काम रोकने के लिए विलंब प्रभारों में माफी देने और उस पोत, जिसकी यात्रा पत्तन कर्मचारियों द्वारा हडताल करने अथवा तालाबद दरवाजे के चालू होने से विलंबित होती है, पर कोई बर्ष किराया प्रभारित नहीं करने का प्रावधान किया गया है ।

2.2 चूंकि, पिछले पांच वर्ष के दौरान औसत मुद्रास्फीति संबंधी प्रभाव 8.22% था और यह वर्ष 1999-2000 में आय का लगभग 7.57% है, इसलिए सीपीटी ने कारण बताया है कि वह महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार परवर्ती दो वर्षों के लिए मुद्रास्फीति संबंधी प्रभाव को ध्यान में रखते हुए मौजूदा आय पर 30.13% + 15.1% अर्थात् 45.23% की वृद्धि का हकदार है । सीपीटी प्रस्तावित संशोधन, जो पत्तन की उत्तरजीविता के लिए न्यूनतम आवश्यकता है, आय के 14.98% तक बढ़ने की प्रत्याशा कर रहा है । सीपीटी ने बताया है कि यहां तक कि इस संशोधन के बाद भी 30.25% की कमी बनी रहेगी, जिसे यह स्थापना के आकार को कम करने, प्रचालन के सभी क्षेत्रों में लागत की कमी, भूमि किराए की अनुसूची के संशोधन आदि द्वारा पूरा करने का प्रयास करेगा ।

2.3 सीपीटी द्वारा विभिन्न दरों के लिए प्रस्तावित वृद्धि भिन्न-भिन्न स्तर पर है । तथापि, सीपीटी द्वारा प्रस्तावित औसत वृद्धि कार्गो प्रहस्तन और भंडारण कार्यकलाप में 9.5%, पत्तन और गोदी प्रभारों में 22% और संपूर्ण प्रचालन में 12.95% है ।

3.1 सीपीटी का प्रस्ताव विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को परिचालित किया गया था । उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

बंगाल चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (बीसीसीआई)

- (i) हल्दिया में 'पोत पर प्रभार' मूलतः पत्तन द्वारा प्रदान की गई कुली सेवा के लिए कुली दुलाई प्रभार है । एचडीसी में यह व्यवहार डीएलबी प्रणाली की चिरप्रथा को समाप्त करने के लिए प्रचलन में आया है । अन्य पत्तनों में

कुली प्रमार पंजीकृत कुलियों को एचडीसी की बजाय वजन/मापन/यूनिट के आधार पर अदा किया जाता है, गैर-वजनदार उत्पादन कार्गो के सबध में 'पोत पर प्रमार' मूल्यानुसार आधार पर प्रभारित किया जाता है, जिसकी समीक्षा करने की आवश्यकता है ।

- (ii) प्रस्तावित दरों के मान में मशीनरी और अतिरिक्त पुर्जों के लिए 110/-रुपए का प्रशुल्क निर्दिष्ट किया गया है । सीपीटी को यह पुष्टि करनी चाहिए कि क्या दो टन से कम वजन वाली मशीनी मदों के संबंध में मूल्यानुसार की सकल्पना समाप्त कर दी जाए या नहीं और 'पोत पर प्रमार' कार्गो भेजने वाले द्वारा देय है न कि पोतरुखामियों द्वारा ।

ईस्टर्न इंडिया शिपर्स एसोसिएशन (ईआईएसए)

- (i) कम मूल्य वाले कटेनरयुक्त कार्गो के लिए कम प्रशुल्क का स्वागत है ।
- (ii) गैर-सीपीवाई के लिए प्रस्तावित दरों में वृद्धि सीपीवाई की अपेक्षा अधिक है । पत्तन में माल लाने/छोड़ने को छोड़कर गैर-सीपीवाई में उतरे कंटेनरों के लिए कोई सेवा प्रदान नहीं करता और किसी भी चरण पर पत्तन के उपस्कर का प्रयोग नहीं किया जा रहा है । गैर-सीपीवाई में प्रहस्तन दरों में कोई भी वृद्धि मौजूदा विसगति को पुनर्बलित करेगी, जिसे सीपीटी द्वारा सशोधित करने की आवश्यकता है ।

इण्डियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल)

- (i) प्रस्तावित वृद्धि से तेल उद्योग पर अत्यधिक दबाव पड़ने जा रहा है । विशेषकर तेल शोधन कारखाने विनियमित परिदृश्य में अपना प्रचालन नहीं कर पाएंगे । इसके अतिरिक्त, सीपीटी में मौजूदा दरें अन्य पत्तनों की तुलना में पहले से ही अधिक हैं ।
- (ii) कच्चे तेल पर घाटशुल्क 85.00 प्रतिटन से बढ़ाकर 95.00 रुपए कर दिया गया है । 85.00 रुपए की मौजूदा दर पर भी आईओसी उतराई और घाटशुल्क के कारण आयातित कच्चे तेल पर प्रति टन 127.70 रुपए व्यय कर रहा है । माल बोट प्रचालन, कर्षण प्रमारो आदि के लिए 50% का अतिरिक्त घाटशुल्क अदा किया जा रहा है । इसके अतिरिक्त, हल्दिया में कर्षण सीमाबद्धता संपूर्ण कार्यकलाप को महंगा और समय लेने वाला बना रही है । इसलिए, घाटशुल्क में सभी शामिल होगा और उसे कच्चे तेल तथा पेट्रोल, तेल और स्नेहक दोनों के लिए केवल 85/-रुपए रखा जाना चाहिए ।
- (iii) कच्चे तेल और पेट्रोल, तेल और स्नेहक दोनों के लिए घाटशुल्क वहन किए गए कार्गो की वास्तविक मात्रा पर आधारित होगा न कि पोत के सकल टन भार पर ।
- (iv) घाटशुल्क प्रतिटन आधार पर ही आधारित होगा और मूल्यानुसार के प्रस्तावित नए खण्ड का विचार त्याग देना चाहिए ।
- (v) कच्चे तेल और पेट्रोल, तेल और स्नेहक पर घाटशुल्क पर छूट को एक साथ परिकलित किया जाएगा, अलग-अलग नहीं । पेट्रोल, तेल और स्नेहक तथा कच्चे तेल दोनों के लिए वर्धनात्मक दर 60/-रुपए की जाएगी ।
- (vi) पोत सबद्ध प्रमारों में वृद्धि बहुत अधिक है और एचडीसी में सीडीएस दोनों में कर्षण प्रतिबंधों, जो वर्धित बंद माल वहन के साथ पोतों की सख्या में वृद्धि के लिए बाध्य करता है, पर विचार करते हुए बिल्कुल उचित नहीं है ।
- (vii) हल्दिया और सीडीएस के बीच पाइपलाइन के माध्यम से अंतरित द्रव कार्गो पर योजनाबद्ध 50% घाटशुल्क का प्रमार बिल्कुल स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि सीपीटी कोई अतिरिक्त सेवा प्रदान नहीं करता है ।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

- (i) जबकि वर्धित प्रचालनात्मक लागत के परिप्रेक्ष्य में दरों के मान में संशोधन अपरिहार्य है, यह उस सीमा तक नहीं हो सकता जो पड़ोसी पत्तनों की तुलना में पत्तन को खर्चीला बना दे ।

- (ii) पत्तन देयताओं, पायलिटिज और कर्षण शुल्क, बर्थ किराया से संबंधित दरें अमरीकी डॉलर में निर्धारित की गई हैं और यह मुद्रास्फीति द्वारा प्रभावित नहीं होती ।
- (iii) यद्यपि कार्गो व्यापारियों को आकर्षित करने के लिए उपाय किए गए हैं, फिर भी जहाज मालिकों, जिनकी सभी लागत विशेषकर पत्तन देयताओं, पायलिटिज और कर्षण शुल्क और बर्थ किराए में वृद्धि के दृष्टिगत बढ़ गई है, के मामले में ऐसा कोई प्रयास नहीं किया गया है । संभरक पोतों, टैंकरों, थोक माल वाहकों और ब्रेक बल्क पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभार में वृद्धि क्रमशः लगभग 29%, 26%, 36% और 35% है । 8 घंटों के आधार पर प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार से किसी सभावित लाभ का विशेषकर पत्तन में अपेक्षित लंबी अवधि तक रुकने वाले पोतों पर बहुत अधिक प्रभाव नहीं पड़ेगा ।
- (iv) जीएलडी की वर्तमान सकल्पना से उतराई की वास्तविक तारीख में परिवर्तन से अनावश्यक कागजी कार्रवाई और समय दर्ज करने में सभावित त्रुटियों के कारण कई किस्म के विवाद उत्पन्न होंगे । मौजूदा जीएलडी प्रणाली कुछ संशोधन के साथ अच्छा कार्य कर सकती है । लदान और उतराई प्रचालनों में बाधा का कारण बनने वाले 48 घंटे के बाद क्रनों/जेनरेटरों आदि जैसे पोतों की किसी खराबी के मामले में कटेनर की उतराई का वास्तविक मिलान पोत के स्वामी/एजेंट के अनुरोध पर किया जा सकता है और यातायात प्रबंधक को वास्तविक मिलान के लिए आदेश जारी करने की शक्ति प्रदान की जा सकती है ।
- (v) अगर पोत का कार्य (अर्थात् लदान/उतराई) सीपीटी के कर्मचारियों द्वारा हडताल द्वारा प्रभावित होता है तो उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार नहीं होगा ।
- (vi) एचडीसी में कटेनर प्रहस्तन लागतों के कतिपय घटकों में तीव्र वृद्धि के कारण शिपिंग लाइन्स हल्दिया में टीएचसी में वृद्धि करने के लिए मजबूर होंगे, जो इसे आगमन के लिए अनाकर्षक पत्तन बना देगा ।
- (vii) अनिर्दिष्ट हल्के उत्थापन कार्गो के लिए एचडीसी में पोत पर प्रभार में 400/-रुपए प्रतिटन की प्रस्तावित वृद्धि बहुत अधिक है और इस क्षेत्र में अन्य पत्तनों से अनुलनीय है ।
- (viii) माल पोत के प्रचालन के लिए छोटे पोत पर पत्तन देयताओं में शून्य से 625 सेंट प्रति जीआरटी की वृद्धि से दोहरा प्रभार होगा, क्योंकि पत्तन देयताएं इस समय मुख्य पोत पर केवल 25 सेंट प्रति जीआरटी की दर से लगाई जाती हैं । चूंकि, सकल्पना अथवा प्रचालन में कोई परिवर्तन नहीं है, इसलिए यथास्थिति बनाई रखी जाए ।

कलकत्ता में नौवहन व्यापारियों का संघ (एसआईसी)

- (i) खाली कंटेनरों के नौमरण के मामले में, पोतवणिकों द्वारा अंतिम समय में बुकिंग रद्द करने के कारण संभरक पोतों पर स्टॉट का उपभोग करने के लिए अंतिम समय में निर्णय लिए जाते हैं । इसलिए, खंड 14 के अधीन प्रस्तावित जुर्माने के लिए समय-सीमा खाली कंटेनरों के लिए लागू नहीं की जाएगी ।
- (ii) पॉयलटों के निरसन प्रभार में 100% वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है, क्योंकि पॉयलटों का निरसन बहुत दबाव वाली और अपरिहार्य परिस्थितियों में शिपिंग लाइनों द्वारा किया जाता है । मौजूदा दरें बनाई रखी जाए ।
- (iii) कैटीलीवर क्रनों और फ्लोटिंग क्रन के संबंध में किराया प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि असामान्य है । प्रस्तावित वृद्धि को मौजूदा दरों के 50% तक प्रतिबंधित रखा जाए ।
- (iv) 40' रीफर कंटेनरों को विद्युत आपूर्ति और 40' कंटेनर पर विलंब शुल्क के मामलों में दरें 1.5 गुना, जो साधारणतया स्वीकृत सिद्धांत है, की बजाय 20' कंटेनर की दरों के दुगुने पर नियत की गई है ।
- (v) बर्थ किराए के संबंध में, चार घंटे के लिए निर्धारित सीमा हार्बर मास्टर द्वारा दिए गए अनुसार बाहर कर्षण करने की अवधि होगी, न कि उसके बाद के चार घंटे । तथापि, बर्थ किराया प्रभार पत्तन को अभिज्ञात कारणों से पोत के अपनी यात्रा की तैयारी का संकेत देने की अवधि के बाद चार घंटे रुकने की अवधि के लिए होगा ।

- (vi) संशोधित दरों के मान कलकत्ता/हल्दिया को विशाखापत्तनम पत्तन और चेन्नई पत्तन की तुलना में क्रमशः 21% और 48% महंगा बना देगा, जो कलकत्ता पत्तन को महंगा करते हुए अतः मालमाड़ा दरों को प्रभावित करेगा।
- (vii) पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल और कार्य रोकने के कारण विलंब शुल्क और बर्ध किराया की माफी से संबंधित प्रस्तावित प्रावधान का नीचे दिए गए अनुसार पुनः उल्लेख किया जा सकता है -

“अंत में लंबे समय से चली आ रही मांग पर विचार करने और पत्तन को प्रयोक्ता अनुकूल पत्तन बनाने के लिए पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल और कार्य रोकने के लिए विलंब शुल्क में माफी देने और उस पोत, जिसकी यात्रा में पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल अथवा तालाबंद प्रवेश मार्ग के चालू नहीं होने अथवा टग या पॉयलटों की अनुपलब्धता के कारण विलंब हो गया हो, पर कोई बर्ध किराया प्रभारित नहीं करने के लिए एक प्रावधान किया गया है।”

- (viii) सीडीएस में लदे हुए कटेनरो पर बॉक्स दर पोतवणिका/परेषितियों अथवा उसके एजेंट से वसूल की जाएगी। यह मौजूदा व्यवहार पर आधारित है, जिसके द्वारा एमएलओ कार्गो-संबद्ध प्रभारों के लिए उत्तरदायी नहीं हैं।
- (ix) बर्ध किराया प्रभारों पर समय सीमा से संबंधित प्रस्तावित दरों के मान में प्रावधान को निम्नानुसार संशोधित किया जा सकता है -

“अगर उतराई/लदान का कार्य पूरा होने के बाद किसी पोत की यात्रा में त्रुटिपूर्ण लॉक गेट, टग और/अथवा पॉयलट की अनुपलब्धता अथवा सीपीटी के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल के कारण विलंब हो जाता है अथवा वह रद्द हो जाती है तो समुद्री यात्रा का झंडा फहराने वाले और डिटी हार्बर मास्टर (नदी)/हार्बर मास्टर (नदी)/डॉक मास्टर के कार्यालय/सीडीएस में निदेशक, समुद्री विभाग और एचडीसी के लिए प्रबंधक, समुद्री प्रचालन को सूचित करने के आधार पर किसी विशेष पोत का लदान/उतराई प्रचालन पूरा होने के बाद 4 घंटे के बाद विलंब की अवधि के लिए कोई बर्ध किराया/जहाज बाधने का किराया/लंगरगाह प्रभार नहीं लगाया जाएगा।”

- (x) अगर सीपीटी द्वारा स्वयं अपनी इच्छा से बर्ध को परिवर्तित किया गया हो तो कटेनर के स्थानांतरण के लिए कोई परिवहन प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (xi) अनिर्दिष्ट भारी उत्थापन और हल्के उत्थापन कार्गो का सीआईएफ/एफओबी मूल्य निर्धारित करने में कटिनाई होने के मामले में वर्तमान 200/-रुपए पीएमटी की तुलना में 300/-रुपए पीएमटी का 'पोत पर प्रभार' लगाया जा सकता है। मूल्यानुसार प्रभार की संकल्पना समाप्त की जानी चाहिए।
- (xii) जब भी किसी पोत पर दुगुना/तिगुना ढेर लगाया जाता है तो यथाप्रस्तावित 2/3 की बजाय अधिकतम 500% बर्ध किराया प्रभार लगाया जाएगा।
- (xiii) इस समय एचडीसी में कटेनर की दर, जो बहुत असामान्य है, के लिए कोई मुक्त दिवस नहीं है। भारत में प्रत्येक पत्तन में 3-5 मुक्त दिवस हैं और यहाँ तक कि सीडीएस में आयात कटेनरो पर 3 मुक्त दिवस और निर्यात सामग्री से लदे कटेनर पर 7 मुक्त दिवस निर्धारित हैं।

कलकत्ता विलयारिंग एजेंट एसोसिएशन (सीसीएए)

- (i) कटेनरबंद कार्गो के लिए प्रशुल्क एचडीसी और सीडीएस दोनों में समरूप होगा।
- (ii) परियोजना और अन्य अधिक मूल्य वाले कटेनरबंद कार्गो के लिए 200/-रुपए प्रति टन की अधिकतम उच्च सीमा लागू की जा सकती है।
- (iii) पत्तन को दूसरी ओर उतराई पर प्रभार का औचित्य देने के लिए किसी किस्म की सेवा प्रदान करने की आवश्यकता है। प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य देने के लिए पत्तन द्वारा कम से कम एक 'आऊट टर्न' रिपोर्ट प्रदान की जा सकती है अथवा दूसरी ओर उतराई के लिए सेवाओं के एक भाग के रूप में किसी अतिरिक्त लागत के बिना भंडारण सुविधा प्रदान की जा सकती है।

- (iv) उन दिनों, जिनके दौरान या तो पत्तन के कर्मचारियों अथवा केंद्रीय श्रम आयोग, कलकत्ता द्वारा मान्यताप्राप्त समुद्री किनारे के कामगार यूनियन द्वारा हड़ताल के कारण सुपुर्दगी प्रभावित नहीं हो सकती, के लिए कोई विलंब शुल्क लागू नहीं होना चाहिए ।
- (v) जब सभी कागजात समय पर दाखिल किए जाते हैं, परंतु वाहक कटेनर को खाली नहीं करने के कारण सुपुर्दगी नहीं की जा सकती तो तब एलसीएल आयातों के मामले में शिपिंग लाइन्स से विलंब शुल्क वसूल किया जाएगा।
- (vi) भरे हुए और खाली कटेनरों के लिए मौजूदा दरें पहले ही अधिक हैं और दरों में प्रस्तावित वृद्धि उचित नहीं है ।
- (vii) आईसीडी कटेनर के आवागमन के लिए रेलवे सुविधा का पर्याप्त विकास किया जाएगा । अवरोध/विलंब प्रभाव लागू करने के लिए निम्नलिखित पर विचार किया जाना चाहिए —
 - (क) प्राधिकारियों द्वारा रैंक का स्थापन नहीं करने के लिए विलंब शुल्क परेशिती/पोतवाणिक/क्लियरिंग एजेंट पर अधिरोपित नहीं किया जाएगा ।
 - (ख) आयात कटेनर के मामले में वैगन रखन के लिए भाग बार्थिंग की बैठक में पोत की घोषणा करने के समय स्वीकार की जाएगी ।
- (viii) क्लियरिंग एजेंटों को भी आयात और/अथवा निर्यात द्वारा एचडीसी में पोत के एकल भाग में 100 टीईयू के प्रहस्तन के लिए 10% की छूट दी जानी चाहिए । इसी प्रकार छूट का लाभ क्लियरिंग एजेंटों को उनके द्वारा प्रहस्तन किए गए प्रत्येक पारेषणों के आधार पर दिया जाना चाहिए ।
- (ix) सीसीए ने प्रस्तावित घाटशुल्क अनुसूची में कुछ मदों के पुनः समूहीकरण का सुझाव दिया है ।
- (x) चूँकि, पत्तन खतरनाक—। कार्गो के लिए अधिक घाटशुल्क प्रभावित कर रहा है इसलिए ऐसे कार्गो के लिए मुक्त अवधि की अनुमति देने के बाद विलंब शुल्क प्रभाव लागू किया जाएगा ।
- (xi) कलकत्ता समीपस्थ सिंगापुर और कोलम्बो का समरक स्थल होने के कारण दस्तावेज भार प्रेषण पत्तन से समुद्री यात्रा की तारीख के बाद पहुंचते हैं । इसलिए आयात वाले कटेनरों के लिए पहुंचने की तारीख से 5 दिनों के बाद विलंब शुल्क लागू करके दस्तावेज तैयार करने के लिए कुछ और समय की अनुमति देने की आवश्यकता है । कटेनरबंद आयात कार्गो के लिए विलंब शुल्क प्रभाव बिल्कुल नहीं लगाया जाएगा । कार्गो कटेनर के स्थान से अनधिक कब्जा करते हुए कटेनर में रहता है ।
- (xii) पुनः पैकेजबंदी/निर्यात/आयात कार्गो की शोते को ठीक करने के लिए पत्तन के भीतर पैकेजबंदी सामग्री को ले जाने के लिए कोई प्रभाव नहीं लगाया जाना चाहिए ।
- (xiii) उस पोत, जो एक बार में एचडीसी में 25000 टन से अधिक कोकिंग कोयला/चूने के पत्थर की उतलाई करता है, पर 10 प्रतिशत की छूट से संबंधित प्रावधान दाल/चीनी और सदृश बल्क शोके कार्गो को भी प्रदान किया जा सकता है ।
- (xiv) डॉक परमिट प्रभाव पुराने प्रशुल्क के अनुसार रखा जाएगा ।

मास्टर स्टेवडोर्स एसोसिएशन (एमएसए)

- (i) अगर अन्य सभी महापत्तनों ने इसी प्रकार कर्मचारियों के वेतन संशोधन के कारण अतिरिक्त व्यय को पूरा करने के लिए अपनी दरों के उर्ध्वमुखी संशोधन का प्रस्ताव किया है तो दरों के मान में ऐसी वृद्धि का समान स्तर पर लाने के लिए अन्य पत्तनों की तुलना में सीपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि की मात्रा पर विचार किया जा सकता है ।
- (ii) सीपीटी में यातायात में पहले ही काफी कमी आ चुकी है और प्रचालनों की लागत में किसी और वृद्धि से इसकी आय समाप्त हो जाएगी ।

तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टीएनईबी)

- (i) 25,000 जीआरटी के पोत और हल्दिया से प्रतिवर्ष टीएनईबी द्वारा न्यूनतम 130 नौमरण पर विचार करते हुए पोत-सबद्ध प्रमारों में प्रस्तावित वृद्धि से 135 करोड़ रुपये का अतिरिक्त व्यय होगा। इसके अतिरिक्त, कार्गो सबद्ध प्रमारों में 6% की वृद्धि करना प्रस्तावित है।
- (ii) हल्दिया पत्तन में खराब कर्षण के कारण इस समय प्रतिवर्ष 30 करोड़ रुपये का अतिरिक्त व्यय किया जाता है और पोतों को टॉप-अप के लिए पारादीप पत्तन को भेजने की बाध्यता होती है।
- (iii) टीएनईबी के पूर्व अम्यावेदन पर विचार करते हुए, सीपीटी ने किसी महीने में अधिकतम स्टॉक की बजाय एचडीसी में भूमि और इमारत पर लागू किराए की अनुसूची के अनुसार निर्यात के कोयले पर विलंब शुल्क लगाने का प्रावधान किया है। तथापि, सही दरें इंगित नहीं की गई हैं, जिन्हें प्रस्ताव में समामेलित किया जाना है।
- (iv) सीपीटी ने प्रस्तावित वृद्धि से टीएनईबी को छूट देने का अनुरोध किया है।

दि टाटा आयरन एण्ड स्टील स्टील कंपनी लिमिटेड (टिस्को)

- (i) इस समय अगर कोई भूखण्ड तीन महीनों के लिए आवंटित किया जाता है तो उक्त तीन महीनों के लिए जमानत राशि संग्रहित की जाती है। जब उसका नवीकरण किया जाता है तो पिछली जमाराशि को वापस किए बिना दुबारा जमानत राशि एकत्र की जाती है। पत्तन केवल एक बार जमानत राशि संग्रह कर सकता है।
- (ii) कुली बुलाई प्रमारों के रूप में अतिरिक्त आयात शुल्क अदा किया जा रहा है, जो पोत पर प्रमार का भाग है, जिसे आयात शुल्क के परिकलन के लिए कार्गो का निर्धारण-योग्य मूल्य निर्धारित करते समय ध्यान में रखा जाता है। इसलिए, एचडीसी में कुली बुलाई प्रमार की दरों को मान में पृथक् रूप से दर्शाया जा सकता है।
- (iii) घाटशुल्क, पोत पर प्रमारों और पत्तन प्रमारों के संबंध में मात्रा सबंधी छूट को तत्काल लागू किया जाना चाहिए।
- (iv) सभी पोत-सबद्ध प्रमारों में कलकत्ता और हल्दिया पत्तन में अधिक व्यापार सुविधाजनक बनाने के लिए कम से कम 20% तक कमी करने की आवश्यकता है।
- (v) किसी समस्या/हड़ताल/सीपीटी की ओर से चूक के मामले में किसी विलंब शुल्क/अवरोधन/बर्थ किराया प्रमार पर विचार नहीं किया जाएगा।
- (vi) वास्तविक पाली कार्य अवधि बढ़ाई जाएगी। यद्यपि, यह एक 8 घंटे की पाली है, वास्तविक समय भोजनावकाश, विलंब से प्रारंभ होने/शीघ्र बंद होने आदि के कारण 5.5 से 6 घंटे तक घट जाता है। इसका पोतों की उत्पादकता पर सीधा प्रभाव पड़ता है।
- (vii) बर्थ किराया प्रमार प्रतिदिन आधार पर लगाने की वर्तमान पद्धति की बजाय 8 घंटे के आधार पर लगाया जाना चाहिए।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) प्रचालन व्यय में 79.52% की कुल वृद्धि में से लगभग 29% कर्मचारियों के वेतन के लिए है, क्योंकि सीपीटी में मुम्बई पत्तन के बाद कर्मचारियों की सबसे अधिक संख्या है। अधिक कर्मचारी होने के बावजूद बाहरी पार्टियों द्वारा किए जाने वाले संविदा कार्य पर होने वाला व्यय 126% बढ़ गया है। सीपीटी के पास कर्मचारियों की कमी करने की कोई निश्चित योजना नहीं है और इसके पत्तन प्रयोक्ता पत्तन की असमता के लिए भुगतान कर रहे हैं।
- (ii) जेएनपीटी द्वारा 20' के लिए प्रस्तावित दर केवल 3400/-रुपये हैं, जिसमें गैट्री क्रैन और ट्रांसफर क्रैन के प्रयोग, जहाजी घाट से यार्ड तक बुलाई, कार्गो और कंटेनर घाटशुल्क शामिल हैं। इसलिए, यहाँ तक कि

सीपीटी द्वारा निर्यात के लिए प्रस्तावित 4000/-रुपए और 20' कंटेनरों के लिए आयात हेतु 5500/-रुपए की निम्नतम दर भी बहुत अधिक है, जिसने कलकत्ता पत्तन को कटेनर यातायात के लिए अत्यधिक अप्रतिस्पर्धी बना दिया है ।

- (iii) खाली कंटेनर के प्रहस्तन की लागत का बोझ पोतवणिकों अथवा परेशितियों पर नहीं डाला जा सकता, इसलिए यह लाइन्स की लागत हो जाती है । 20' के खाली कंटेनर की बॉक्स दर में 500/-रुपए से 750/-रुपए की वृद्धि बहुत अधिक है और यह कलकत्ता में कटेनर व्यापार पर प्रतिकूल प्रभाव डालेगी ।
- (iv) यद्यपि प्रशुल्क दरों में वृद्धि को उचित ठहराया गया है, सीपीटी ने उत्पादकता और सेवा के वर्धित स्तर की वचनबद्धता नहीं की है, जो महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के विपरीत है । एनएसआईपीटी में औसतन प्रति घंटे 58.53 सघनन की तुलना में वर्तमान उत्पादन सीपीवाई बर्थ में प्रतिदिन 42.90 टीईयू, गैर-सीपीवाई बर्थ में प्रतिदिन 49.80 टीईयू है ।
- (v) जेएनपीटी में रीफर कंटेनर के लिए विद्युत प्रभार प्रतिदिन प्रति टीईयू 1200/-रुपए है, जबकि सीपीटी ने प्रतिदिन प्रति टीईयू 2250/-रुपए का प्रशुल्क प्रस्तावित किया है । यह दर जेएनपीटी के प्रशुल्क से 84% अधिक है ।
- (vi) आईसीडी को छोड़कर कटेनरों पर विलंब शुल्क लगभग 50% अधिक हो गया है । निम्नतर स्लैब में सीपीटी की दरें जेएनपीटी के प्रशुल्क के लगभग समान हैं । तथापि, जेएनपीटी में प्रदान किए गए कटेनर ढेर लगाने के यार्ड जैसी सुविधाएं सीपीटी की अपेक्षा बहुत बेहतर हैं ।
- (vii) कटेनर-संबद्ध लागत में वृद्धि के अतिरिक्त, बर्ध और लंगरस्थल किराया प्रभार 45%, पत्तन देयता 55% और पायलिटिज तथा कर्षण संभरक पोतों के लिए 25% बढ़ जाएगा । यह परिणामतः संभरक मालभाड़ा दरों पर दबाव डालेगा ।

मैसर्स पहाड़पुर कूलिंग टावर्स लिमिटेड

- (i) पोत पत्तन द्वारा सामना की जाने वाली कर्षण सीमाबद्धता के कारण हल्दिया तक आयात लाने के लिए अधिक मालभाड़ा प्रभारित करते हैं । इसके अतिरिक्त, हल्दिया में उत्तराई दर अन्य पत्तनों की तुलना में कम है ।
- (ii) उर्वरकों की मौजूदा समस्याओं के अतिरिक्त व्यापार जगत भी हल्दिया में असामान्य रूप से लगाए गए अधिक पत्तन प्रभारों से प्रभावित है, जो विशाखापत्तन में प्रभार की जाने वाली दर का तीन गुने से भी अधिक है । हल्दिया में पत्तन प्रभारों को पूर्वी तट पर अन्य महापत्तनों के समान स्तर तक कम किया जाएगा ।

मैसर्स हल्दिया पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड

नाफ्था सहित थोक द्रव कार्गो के आयात के लिए हल्दिया में पोत पर प्रभार अनुचित रूप से जेएनपीटी, एमबीपीटी, केपीटी और सीओपीटी में 40 रुपए मी0टन की तुलना में 175/रुपए मी0टन पर अधिक है ।

मैसर्स हिन्द लीवर केमिकल्स लिमिटेड (एचएलसीएल)

- (i) हल्दिया पत्तन पर निवल माल यातायात पश्चिम और पूर्वी तट पर अन्य पत्तनों की तुलना में अवस्थानिक असुविधा के कारण अधिक है ।
- (ii) इस बाधा के अतिरिक्त हल्दिया में पत्तन प्रभार विभिन्न अन्य पत्तनों की तुलना में प्रतिकूल है ।
- (iii) डीएपी, एमओपी, एमएपी और रॉक फास्फेट, अमोनिया, सल्फर, फॉस्फोरिक अम्ल आदि जैसे अन्य सभी उर्वरक निविष्टियों के लिए पत्तन प्रभार में कम से कम 25% की छूट ।

3.2 एशियाई संभरक चर्चा समूह (एएफडीजी) ने भूतल परिवहन मंत्रालय के माध्यम से सीपीटी द्वारा प्रस्तावित पोत संबद्ध प्रभारों में वृद्धि पर चिंता व्यक्त करते हुए एक पत्र भेजा है और उसे आस्थगित करने का अनुरोध किया है ।

सीपीटी ने विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों की टिप्पणियों पर अपना अवलोकन प्रस्तुत किया । सीपीटी के अवलोकनों की मुख्य विशेषताएँ निम्नानुसार हैं -

- (i) चूँकि यांत्रिक प्रणाली के माध्यम से थोक उर्वरक के प्रहस्तन की वर्तमान दर में पत्तन की प्रचालन लागत में संपूर्ण वृद्धि के बावजूद कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है, इसलिए मैसर्स हिंद लीवर कमिकल्स लिमिटेड द्वारा यथा प्रस्तावित दर में कमी पर कोई विचार करना उचित नहीं है ।
- (ii) कार्गो के सभ्य में एचडीसी में वसूल किए गए पोत पर प्रभारों में पोत से तट/तट से दूसरी ओर उतराई अथवा तट/तट से दूसरी ओर पोत में लदान शामिल होता है और इसका अर्थ केवल जहाजी कुली प्रभार नहीं होता, जैसाकि बीसीसीआई द्वारा कहा गया है । हल्की उत्थापन मशीनरी मदों के लिए पोत पर प्रभार 110/-रुपए प्रति टन होगा ।
- (iii) संपूर्ण विश्व भर में यह स्वीकार्य सिद्धांत है कि 40' के कंटेनर की लदान क्षमता 20' के कंटेनर का डेढ़ गुना होती है । तदनुसार, 40' के लिए बॉक्स दर 20' के कंटेनर की डेढ़ गुना प्रस्तावित की गई है । परंतु विलंब शुल्क के लिए चूँकि 40' के कंटेनर द्वारा लिया जाने वाला स्थान 20' के कंटेनर का दुगुना होता है, इसलिए 20' के कंटेनर की लागत का दुगुना विलंब शुल्क प्रभारित करना उचित है ।
- (iv) सीपीटी ने सीपीवाई और गैर-सीपीवाई दोनों में कंटेनरों के लिए बॉक्स दर कुल कंटेनर प्रहस्तन लागत के आधार पर निर्धारित किया है । जैसाकि मौजूदा दरों के मान में गैर-सीपीवाई में दरें सीपीवाई की दरों से 100%/-रुपए कम रखी गई हैं, क्योंकि यह कतिपय सेवाएँ नहीं देता ।
- (v) (क) मैसर्स इंडियन ऑयल कारपोरेशन का दावा कि मालबोट कर्षण प्रचालन और तत्पश्चात किनारे पर निपटान हेतु कच्चे तेल के प्रत्येक टन के लिए 12770 रुपए अदा किया जाता है, सही नहीं है । मालबोट कर्षण प्रचालन और किनारे पर तत्पश्चात उतराई के लिए घाटशुल्क का 50% और घाटशुल्क का शेष 50% सीपीटी द्वारा प्रभारित किया जाता है और जैसा कि आईओसी द्वारा कहा गया है 150% का घाटशुल्क नहीं ।
- (ख) कच्चे तेल और पेट्रोल, तेल तथा स्नेहक पर घाटशुल्क हमेशा प्रतिटन आधार पर प्रभारित किया गया है, मूल्यानुसार आधार पर नहीं ।
- (ग) चूँकि, वृद्धिकारी यातायात के लिए प्रस्तावित दर मौजूदा दर से कम है, इसलिए छूट के प्रयोजनों के लिए कच्चे तेल और पेट्रोल, तेल तथा स्नेहक को एक साथ जोड़ने से पत्तन के राजस्व पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा ।
- (घ) हल्दिया और कलकत्ता के बीच पाइपलाइन के माध्यम से द्रव कार्गो के अंतरण के लिए, मौजूदा दरों का मान घाटशुल्क की दरों का 70% निर्धारित करता है । प्रस्तावित दरों के मान में इसे घटाकर 50% किया गया है ।
- (ङ) आईओसी ने नदी तल के माध्यम से पाइपलाइन बिछाने के लिए सीपीटी की अनुमति के लिए आवेदन करते हुए यह पुष्टि की है कि अतिरिक्त यातायात अतिरिक्त यातायात होगा और यह किसी भी प्रकार बज-बज में प्रहस्तन किए गए मौजूदा यातायात को प्रभावित नहीं करता । यह देखा गया है कि बज-बज जेट्टी में प्रहस्तन किए गए यातायात में धीरे-धीरे गिरावट आई है और सीपीटी द्वारा विकसित विशाल आधारभूत संरचना अनावश्यक हो रही है ।
- (vi) पोत-संबद्ध प्रभार बोर्ड, जिसमें एससीआई और एसआईसी के प्रतिनिधि शामिल हैं, द्वारा सशोधित किए गए थे । बोर्ड ने धर्म और नौबंद किराए के मामले में पोत-संबद्ध प्रभार 45%, पत्तन देयताओं के मामले में 55% और कर्षण और पायलिटिज के मामले में 25% बढ़ाने के अनुमोदन के लिए सहमति दी है । पत्तन और गोदी सुविधाओं में भारी घाटा है और पोत-संबद्ध प्रभारों में वृद्धि करने के अतिरिक्त कोई दूसरा विकल्प नहीं है ।

- (vii) छोटे पोत, जो सैंडहेड और हल्दिया के बीच चलते हैं, पर पत्तन देयताएं प्रभारित करने में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। मालबोट शुल्क के लिए सैंडहेड में आने वाले पोत के संबंध में पत्तन देयताओं का 25% प्रभारित करने का प्रस्तावित प्रावधान बड़े पोत, जो पत्तन सीमा में प्रवेश करता है, के संबंध में ही लागू है। यह वास्तव में बड़े टैंकर को दिया गया लाभ है।
- (viii) विभिन्न आयातकों और क्लियरिंग एजेंटों के एसोसिएशन, जिन्हें विलंब शुल्क लागत का वहन करना होता था, द्वारा दिए गए अभ्यावेदन के दृष्टिगत, सीपीटी के निदेशक मंडल द्वारा वास्तविक उतराई तारीख जिसका अनुपालन दरों के 1996 में संशोधन के पूर्व सीपीटी में किया जाता था, के पूर्व प्रावधानों को ही अपनाने की सहमति दी गई थी।
- (ix) बर्थ किराया प्रभार के 50% का प्रस्ताव ऐसे पोत, जो एसआईसी द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार दुगुना भरा अथवा तिगुना भरा है, के लिए किया गया है।
- (x) इस समय नौकाओं से अंतर्देशीय पोत घाटों पर पारवर्ती उतराई के लिए 15/30 रुपये की अतिरिक्त राशि का भुगतान करना होता है, जिसे किनारे से आगे की उतराई के मामले में प्रस्तावित 70% घाटशुल्क के साथ अदा करना आवश्यक नहीं है।
- (xi) घाट कामगारों, जो पत्तन के कर्मचारी नहीं हैं, द्वारा हड़ताल के मामले में कोई विलंब शुल्क नहीं लगाने का सुझाव स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि सीपीटी किसी भी तरह की हड़ताल के लिए उत्तरदायी नहीं है।
- (xii) वैगनों को रोके रखने पर विलंब शुल्क रेल मंत्रालय द्वारा अनुमोदित विलंब शुल्क नियमों के अनुसार वसूल किया जाता है।
- (xiii) आयातक/निर्यातक की ओर से कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए क्लियरिंग एजेंट ही प्राधिकृत एजेंट है। छूट का लाभ पत्तन के माध्यम से सामग्रियों के वास्तविक पोतवणिकों को मिलना चाहिए।
- (xiv) मुक्त अवधि का आगे विस्तार केवल गोदी के भीतर भीड़-भाड़ बढ़ा देगा। पत्तन के बाहरी सरकारी/निजी सीएफएस हैं, जहां प्रलेखीकरण लंबित रखते हुए कार्गो को भेजा जा सकता है, जिससे पत्तन को देय विलंब शुल्क प्रभारों से बचा जा सकता है।
- (xv) आयात शुल्क निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए प्रहस्तन प्रभार के रूप में सीआईएफ मूल्य के 1% पर सीमाशुल्क कुल निर्धारण योग्य मूल्य का हिसाब लगाता है। टिस्को का तर्क सही नहीं है, क्योंकि सीमाशुल्क पत्तन में लागू कुली प्रभार को हिसाब में नहीं लेता।

5.1 इस मामले में कलकत्ता में दिनांक 24 नवम्बर, 2000 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :

कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी)

- (i) सीपीटी का वर्ष 1996 का पिछला संशोधन 1994-95 की लागत पर आधारित था। तब से प्रचालन की लागत कई गुना बढ़ गई है। स्थापना लागत भी बहुत अधिक हो गई है।
- (ii) प्रस्तावित प्रभावी वृद्धि केवल 11% है। सीआरसी की वृद्धि 9%, वीआरसी की वृद्धि 29% है।
- (iii) 8 घंटे की इकाई पर बर्थ किराया लगाने पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का आदेश कार्यान्वित किया जा चुका है।
- (iv) ऐतिहासिक रूप से सीपीटी में कार्गो सबद्ध प्रभार पोत-संबद्ध लागतों को प्रति-आर्थिक सहायता देते रहे हैं, इसलिए, हमने अब अन्य समीपस्थ पत्तनों के स्तर तक पहुंचने के लिए पोत-संबद्ध प्रभारों में अच्छी वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है।

- (v) भारी उत्पादन प्रभारों के मामले में मौजूदा निर्धारित बिंदु 5 मी०टन है । तथापि, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने इसे 20 मी०टन निर्धारित किया है, यह प्रयोक्ताओं को दिया गया भारी लाभ है ।
- (vi) हमने कई कार्यनिष्पादन सबद्ध उपाय लागू किए हैं ।
- (vii) पत्तन में आधारभूत संरचना विकास की अत्यधिक आवश्यकता है, जिसके लिए हमें निधियों की आवश्यकता है ।
- (viii) रेलवे द्वारा के संबंध में हम शीघ्र ही एक प्रस्ताव भेजेंगे । संपदा किराए के संप्रदान के लिए प्रस्ताव भविष्यीय प्रस्तुत किया जाएगा । वे भी एचडीसी के बारे में अतिरिक्त आकड़े देंगे ।
- (ix) सीएजी ने लागत के एक घटक के रूप में वेतन और मजदूरी का बकाया अनुमोदित किया है । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण भी लागत विवरण में इस घटक को शामिल कर सकता है । अगर ऐसा नहीं होता तो इस देयता को शामिल करने के लिए पृथक अधिभार की अनुमति दे सकता है ।
- (x) 'शोधित ऋणों' के संबंध में यह अशोधित ऋण नहीं है । यह एचडीसी के लिए लिया गया ऋण है, इसमें व्याज शामिल है, मूल राशि की वापसी-अदायगी शामिल नहीं है ।
- (xi) क्षमता उपयोग के लिए आईपीए फार्मूला के अनुसार यह सीडीएस में 100% से अधिक है ।
- (xii) मात्रात्मक छूट स्लैब 1999-2000 की वास्तविक राशि पर आधारित है । वे वास्तविक हैं ।
- (xiii) हमारे कर्मचारियों की संख्या 13500 है हमें केवल 1500 कर्मचारियों की आवश्यकता है । बचने वाली गणना लगा दी है और आगामी 3-4 वर्षों में लगभग 4000 कर्मचारी सेवानिवृत्त होंगे ।
- (xiv) पत्तन की रेल प्रणाली पुरानी है । हम अधिकांश अनुपयोगी रेल लाइनों को बंद करने के लिए प्रक्रियारत हैं ।
- (xv) पत्तन की सड़कें नगर में महत्वपूर्ण संयोजन सड़कें हैं । हम इन पर प्रतिवर्ष लगभग 4 करोड़ रुपये व्यय करने हैं ।
- (xvi) आइवीडब्ल्यू पर लगाया गया 15 रुपये प्रति मी०टन का प्रभार उचित है ।
- (xvii) सीडीएस में हम बंधनौकाओं को अन्य वर्ष देते हैं । सीडीएस का नार्मल नहीं है ।
- (xviii) एचडीसी में हमने कोयले के लिए भंडार द्वार द्वार से प्लॉट दर में अंतरित करना प्रस्तावित किया है । कोयले के को प्रसन्न होना चाहिए ।
- (xix) हमने रात्रि नौसंचालन प्रारंभ किया है । हमने चैनल को गहरा करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिसके लिए लोक निवेश बोर्ड (पीआईबी) की स्वीकृति की प्रतीक्षा है ।
- (xx) एचडीसी में प्रहस्तन किए गए उर्वरकों पर छूट का प्रस्ताव नहीं है क्योंकि हमने ऐसी रियायत के लिए केवल मिलियन टनो में प्रहस्तन की गई वस्तुओं पर विचार किया है । उर्वरक यातायात में वृद्धि किसी भी तरह से प्रभावित नहीं करती ।

कलकत्ता में नौवहन हिताधिकारियों का सघ (एसआईसी)

- (i) हमने लिखित प्रस्तुति में दस्तावेजों को प्रस्तुत करने में विलंब के लिए जुर्माने की विशेष राशि का प्रस्ताव किया है ।
- (ii) बेलास्ट टैंक पोतों को अलग करे । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेश में सभी मेशिन सबंधी देयताओं को शामिल किया जाना चाहिए, केवल पत्तन देयताओं को नहीं ।

इन्जीनियरी निर्माण सर्वार्थन परिषद् (ईईपीसी)

- (i) हमारा कार्गो कम मूल्य का है । हम चीन से अत्यधिक प्रतिस्पर्धा का सामना कर रहे हैं । अक्टूबर 1996 में 150% की वृद्धि हुई थी । इसलिए, और कोई वृद्धि नहीं होगी ।

- (ii) फैक्टरी में भरे गए कटेनरो पर 25% छूट होनी चाहिए । इसे घटाकर 10% कर दिया गया है ।
- (iii) गैर-सीपीवाई दरें बहुत अधिक हैं । पत्तन द्वारा कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है ।
- (iv) सीडीसी में बंध नौका बर्थ क्षतिग्रस्त है । हमें एचडीसी में जाना होगा ।

कटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) अन्य पत्तनों की तुलना में सीपीटी की दरें बहुत अधिक हैं ।
- (ii) दरों में किसी वृद्धि के साथ उत्पादकता में वृद्धि होनी चाहिए । प्रस्ताव में उत्पादकता का कोई उल्लेख नहीं है ।
- (iii) कर्मचारियों की संख्या कम करने, पुनर्तैनाती और पुनर्प्रशिक्षण के सबंध में गंभीर ध्यान देना अपेक्षित है ।

कलकत्ता विलयिंग एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएए)

- (i) दावे दाखिल करने के लिए दोनों पक्षों की समय-सीमा समान होगी । अब यह पत्तन पर निर्भर है ।
- (ii) मुक्त दिवसों के लिए एम्बीपीटी का मॉडल अपनाया जाएगा ।
- (iii) कटेनरबंद खतरनाक कार्गो और अन्य खुले कार्गो के लिए विलंब शुल्क समान होगा ।
- (iv) पत्तन की सड़कों की दशा बहुत खराब है ।
- (v) मात्रात्मक छूट हमें दी जाए सीधे पोतवणिकों को नहीं । हम उसे आगे दे देंगे ।
- (vi) इस्पात अथवा गैर-इस्पात, भारी उत्पादन प्रभार समान होता है । तब भिन्न-भिन्न दरें क्यों ?
- (vii) दूसरी ओर उतराई के लिए बहुत अधिक वृद्धि प्रस्तावित है ।
- (viii) पत्तन कर्मचारियों द्वारा हुए विलंबन के लिए विलंब शुल्क प्रभार्य नहीं होगा ।
- (ix) सीपीटी में उपस्कर बिरले ही उपलब्ध हैं । सीपीटी को अधिक आधुनिक उपस्कर लाना चाहिए । सीपीटी को उपस्करानुमुखी कार्गो पर मुक्त दिवसों में वृद्धि करनी चाहिए ।
- (x) रेल द्वारा कार्गो की ढुलाई के मामले में श्रमिक केवल 9 बजे प्रातः से 5 बजे साय तक कार्य करते हैं । हमें अवरोधन के लिए भुगतान करना होता है । इसके लिए माफी का प्रावधान होगा ।
- (xi) एलसीएल कटेनरो के मामले में परेशिती के कारण विलंब हो सकता है, रिपोर्ट देने के कारण नहीं । तथापि सभी को विलंब शुल्क अदा करना होता है । इसे नौवहन एजेंटों पर प्रभारित किया जाना चाहिए ।
- (xii) कार्गो की ढुलाई के मामले में एचडीसी टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार प्रभारित करता है । एक पत्तन में ही यह दोहरा कार्य क्यों ?
- (xiii) आईसीडी कटेनरों के लिए, सीडीएस में सीपीवाई की एचडीसी में कुछ सुविधाएं होगी ।
- (xiv) मूल्यानुसार आधार पर घाटशुल्क हमारे अलाए अनावश्यक रूप से लागत बढ़ाता है । इसे समाप्त करें ।

ईस्टर्न इंडिया शिपर्स एसोसिएशन (ईआईएसए)

- (i) सीपीटी ने अच्छा कार्य किया है । हाल में कई सुधार किए गए हैं ।
- (ii) कार्गो सबद्ध प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने की अभी भी और संभावनाएं हैं ।
- (iii) हम शीघ्र ही लागत आधारित प्रशुल्क से कार्यनिष्पादन आधारित प्रशुल्क में अंतरण करेंगे ।
- (iv) सीपीवाई और गैर-सीपीवाई की दरों के बीच भेद काफी भ्रामक है । गैर-सीपीवाई दरें अधिक क्यों होनी चाहिए? इसे बिल्कुल कम होना चाहिए ।

टाटा आयरन एण्ड स्टील कंपनी (टिस्को)

- (i) इस्पात के लिए तीन भिन्न दरें क्यों ?
- (ii) भारी उत्थापन समाप्त करे ।
- (iii) पोत से पोत पर मात्रात्मक छूट कर्षण बाधा के कारण सहायक नहीं है । इसे वार्षिक कार्य के आधार पर दिया जाना चाहिए ।
- (iv) एचडीसी में भूमि का प्रति वर्गमीटर किराया प्रभार बहुत अधिक है ।
- (v) पोत पर होने वाले व्यय में कुली और घाटशुल्क प्रभार अलग-अलग दिखाया जाएगा ।
- (vi) किराए पर जमानत राशि वापस नहीं की जाती, बल्कि जब्त हो जाती है । एचडीसी यह क्यों कहता है कि यह महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेशों के अनुसार है ।
- (vii) लगरगाह में माल नौका के प्रचालन के लिए यहा तक कि एचडीसी और सीडीएस में जा रही नौकाओं पर अतिरिक्त प्रभार क्यों होना चाहिए ।

तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टीएनबी)

- (i) एचडीसी में अपर्याप्त कर्षण है । हम उनके जहाजों (अर्थात् पूमपुहार जहाज) का उपयोग करने में पूर्णतः सक्षम नहीं हैं, जिससे बर्बादी हो रही है । कृपया हम पर विशेष ध्यान दें ।
- (ii) विलंब शुल्क की क्षेत्रवार संरचना नहीं दी गई है । हम लागत संबंधी व्यय निकालने में असक्षम हैं ।

हिन्द लीवर केमिकल्स लिमिटेड (एचएलसीएल)

- (i) पत्तन में अवस्थानिक असुविधा, कर्षण अपर्याप्तताएँ और उत्पादकता समस्याएँ एचडीसी में प्रचालन के लिए 2-3 एमटी का व्यय कराती हैं ।
- (ii) (क) उर्वरक उद्योग की स्थिति अच्छी नहीं । इसे माना जाना चाहिए ।
(ख) डीएपी/एमओपी/एमएपी के लिए 25% की छूट दें ।
(ग) यातायात अधिकांशतः एचडीसी में है । परन्तु, मात्रात्मक छूट सीडीएस में प्रस्तावित है । उर्वरक संबंधी कच्ची सामग्रियों को रियायत मिलनी चाहिए ।

हल्दिया पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एचपीएल)

- (i) एचडीसी में लागत के कारण पूर्व के पेट्रोलियम विनिर्माता पश्चिम के विनिर्माताओं की तुलना में अधिक असुविधा उठाते हैं ।
- (ii) हमारी कच्ची सामग्रियों के लिए पोत पर प्रभार 175 रुपए/मी0टन है, जबकि यह जेएनपीटी/एमईपीटी/सीओपीटी/कंपीटी में 110 रुपए/मी0टन है । कृपया, इसे एचडीसी में भी घटाएँ ।
- (iii) एचडीसी में तीन तल की जट्टी हैं । तीसरी जट्टी अधिकांशतः उपयुक्त रहती है, जिससे परिसंपत्तियाँ का कम उपयोग होता है । एचडीसी प्रशुल्क ऐसे कम उपयोग की सहायता करता है । इसलिए, इसे अवश्य कम किया जाना चाहिए ।

पहाडपुर कूलिंग टावर्स लिमिटेड

- (i) हम हल्दिया में काफी आशाएँ लेकर आए । परन्तु, हमने प्रशुल्कों का निराशात्मक पाया ।
- (ii) हमें कुछ विशेष सुविधाओं और रियायतें दें ।

- (iii) प्रशुल्क 'स्लिग प्रणाली' के लिए हैं, हमारा क्रेन प्रचालन है और वह अधिक सक्षम है। हमें सस्ती दर दें। 10% की छूट पर्याप्त नहीं है।

5.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान, सीएसएलए ने कार्यनिष्पादन मानकों पर एक टिप्पणी देने का प्रस्ताव किया था। सीपीटी ने प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए विभिन्न मुद्दों पर एक टिप्पणी भेजने का आश्वासन दिया और कार्यनिष्पादन मानकों पर एक टिप्पणी स्वीकार की गई।

6.1 प्रस्ताव की प्रारम्भिक जाच-पड़ताल पर सीपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया।

6.2 कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों, जिसपर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया था, निम्नानुसार हैं -

- (i) यातायात और लागत अनुमानों की वैधता।
- (ii) सीडीएस और एचडीएस तथा मुख्य उप-कार्यकलापों के लिए भी पृथक लागत विवरण।
- (iii) लगाई गई पूजी का ब्योरा।
- (iv) साझा व्यय के आवंटन का आधार।
- (v) विभिन्न मौजूदा और प्रस्तावित शर्तों के कारण और पृष्ठभूमि।

7.1 सीपीटी ने सीडीएस और एचडीसी के लिए पृथक लागत विवरण प्रस्तुत किया है। मुख्य कार्यकलापों के लिए लागत विवरण भी प्रस्तुत किया गया है। सीपीटी ने यह कहते हुए लागत पूर्वानुमानों को भी सशोधित किया है कि दिसम्बर, 1999 के अंत में प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत लागत विवरण और यातायात की पद्धति तथा व्यय में परिवर्तन हो गया है।

7.2 सीपीटी द्वारा अपने उत्तर में उल्लिखित कुछ महत्वपूर्ण मुद्दे निम्नानुसार हैं

- (i) एफएण्डएम व्यय में पूजीकृत ऋण प्रभारों का शोधन ब्याज से संबंधित है, ऋण के मूल भाग से नहीं।
- (ii) तलकर्षण के कारण व्यय तथा साथ ही आय पर लागत अनुमान में विचार नहीं किया गया है।
- (iii) तलकर्षण व्यय में अतिरिक्त, साझे व्यय की हिरसेदारी जैसा पत्तन प्रशासन द्वारा यथानिर्णीत सीडीएस और एचडीएस के बीच की जाती है।
- (iv) गरिसपत्तियों की अविध के सशोधन पर सरकार के निर्देशों के अनुसार विचार किया गया है।
- (v) वेतन और पेशन के सशोधन के कारण बकाया देयताओं के भुगतान के कारण दायित्व को पूरा करने के लिए पत्तन ने सरकार से ऋण जुटाने का अनुरोध किया है। सीपीटी ने प्रशुल्को द्वारा संपूर्ण बकाया भुगतान की राशि वसूल करने के लिए टीएमपी से प्रावधान करने का अनुरोध किया है।
- (vi) विभिन्न वस्तुओं के लिए छूट की पात्रता की सीमाएं व्यापार जगत के साथ परस्पर कार्रवाई के आधार पर नियत की जाती हैं। आय के मौजूदा स्तर को बनाए रखने के लिए भी सावधानी रखी गई है।

8.1 संयुक्त सुनवाई में किए गए निर्णयानुसार सीपीटी ने प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए विभिन्न मुद्दों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

- 9.2 हल्दिया पेट्रोकेमिकल लिमिटेड, इस्टन इंडिया शिपर्स एसोसिएशन और कटेनर शिपिंग लाइनस एसोसिएशन ने संयुक्त सुनवाई में व्यक्त किए जा चुके अपने विचार और लिखित पूर्व निवेदनों को दोहराते हुए लिखित निवेदन प्रस्तुत कर दिए हैं।
- 8.3 संयुक्त सुनवाई के दौरान उसके द्वारा यथासहमत्य सीएसएलए ने कार्यनिष्पादन मानकों पर एक टिप्पणी प्रस्तुत की है। इसने परंपरागत पोत प्रचालन, ट्रक के फेरे और कटेनरों के प्रहस्तन से संबंधित आईसीडी प्रेषण के लिए कुछ मानदंडों का सुझाव दिया है।
- 9.1 सीपीटी ने तटीय व्यापार में सलग्न पोतों और विदेश व्यापार में सलग्न पोतों की नौबहन मंत्रालय की परिभाषा को प्रस्तावित दरों के मान के खंड 2 के खण्ड XXIV और XXV में सम्मिलित करने का अनुरोध करते हुए एक पत्र भेजा है।
- 9.2 सीपीटी ने उल्लेख किया है कि नौबहन मंत्रालय ने निर्देश दिया है कि विदेशों से आने वाले बड़े पोत से सामग्रियों का बहन करने वाले छोटे पोतों को विदेशी पोत के रूप में माना जाना चाहिए। नौबहन मंत्रालय के यह उल्लेख करने वाले कि 'मंत्रालय द्वारा जारी किसी निदेश/अनुदेश/दिशानिर्देश को दरों के मान में पतन न्यास द्वारा शामिल किया जाना चाहिए' एक पत्र के आधार पर सीपीटी ने प्राधिकरण से प्रस्तावित दरों के मान में 'तटीय और विदेशी' पोतों के लिए ऐसे निर्धारण को शामिल करने का अनुरोध किया है।
- 10.1 सीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तरों की आगे जांच करने पर अनेक ऐसे मुद्दों का पता चला है, जिन पर स्पष्टीकरण अपेक्षित हैं। तदनुसार, सीपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था। सीपीटी ने सभी अपेक्षित ब्योरे प्रस्तुत कर दिए थे।
- 10.2 सीपीटी सीडीएस और एचडीसी के बीच साझा व्यय के आवंटन के लिए उनके प्रबंधन द्वारा अनुमोदित एक प्रद्धति अपनाता है। नौबहन मंत्रालय ने दोनों डॉक प्रणालियों के बीच साझा व्यय के समान और तर्कसंगत विभाजन के लिए एक प्रस्ताव तैयार करने के वास्ते सीपीटी को हाथ में निर्देश जारी किए हैं। सीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्ताव तैयार करने की कार्यवाही चल रही है। सरकार द्वारा नये विभाजन फॉर्मूले का अनुमोदन किए जाने तक सीपीटी द्वारा अपनाए जा रहे वर्तमान पैटर्न पर हमारे विस्तरेषण में बिना किसी संशोधन के विचार किया जा रहा है।
- 10.3 लागत संबंधी विवरणों की प्रारंभिक जांच पर निम्नानुसार कुछ संशोधन किए गए हैं -
- (i) सीपीटी ने नियोजित पूजी में चुकाए न गए पूजीगत ऋण प्रभारों को शामिल किया है और इस घटक पर भी आप ही राय की है। चूंकि, पूजीगत ऋण प्रभार सरकार को बिना व्याज के भुगतान के 20 बराबर किस्तों में वापस किए जाते हैं, इसलिए इस बात पर ध्यान को कोई व्यय नहीं करना पड़ता। चूंकि, कुल संचित के 1/20वें भाग तक पूजीगत ऋण प्रभारों की वार्षिक वापसी अल्पवर्षीय वित्त और विविध व्यय में अनुमत्य है, इसलिए इस घटक को नियोजित पूजी के अंतर्गत शामिल करने का कोई औचित्य नहीं है। तदनुसार, इस घटक पर नियोजित पूजी पर आय के प्रयोजनार्थ विचार नहीं किया गया है।
 - (ii) सीपीटी द्वारा लागत विवरण में दर्शायी गई मालसूची धारिता भंडारों की दो वर्ष की औसत खपत के बराबर बैठती है। अन्य महापत्तनों से भंडार मालसूची सामान्यतया औसत वार्षिक खपत के 40% से 60% के स्तर पर रहती है। कलकत्ता के तटीय पत्तन द्वारा रखे गए फ्लोटिंग क्राफ्ट के बड़े बड़े के लिए कुछ अनिवार्य बीमा पुर्जों की जरूरत होती है, यह दिखाई देता है कि भंडार संबंधी एक वार्षिक खपत के बराबर मालसूची का स्तर तर्कसंगत होता है। इसके मद्देनजर, कार्यचालन पूजी के अंतर्गत सीपीटी द्वारा दर्शाए गए मालसूची आकड़ों को भंडारों की एक वर्ष की खपत तक सीमित किया गया है।

- (iii) कार्यकारी पूंजी में शामिल विविध देनदार प्रचालनात्मक आय के लगभग 70% के लिए उत्तरदायी हैं। कलकत्ता पत्तन न्यास ने स्पष्ट किया है कि यह स्थिति मुख्यतः सरकार से निकर्षण सबधी आर्थिक सहायता की प्राप्ति में विलंब के कारण है। यह उल्लेख भी किया गया है कि निकर्षण सबधी व्यय से सबधित सादृश देनदारी चालू देनदारियों के अंतर्गत दर्शाई गई है, जो कार्यकारी पूंजी में वृद्धि के प्रभाव को अकृत कर देती है। यह पाया गया है कि कलकत्ता पत्तन न्यास द्वारा दर्शाए गए विविध देनदान आंकड़ों में वसूल न की गई संपदा देयताओं की पर्याप्त राशि शामिल है। चूंकि संपदा किराए सशोधनाधीन नहीं हैं, कार्गो तथा यान सबधित प्रभारों के सशोधन के प्रयोजनार्थ संपदा गतिविधि से सबधित देयताओं को शामिल करना उपयुक्त नहीं होगा। चूंकि बकाया संपदा देयताएं विविध देनदारों के लगभग 10% के लिए उत्तरदायी हैं, कलकत्ता पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत कुल विविध देनदारी आकड़े 10% कम हो गए हैं।
- (iv) कलकत्ता पत्तन न्यास द्वारा संपदा किराया गतिविधि के लिए प्रस्तुत लागत विवरण में मूल्यहास के लिए कोई प्रावधान शामिल नहीं है। कलकत्ता पत्तन न्यास ने स्पष्ट किया कि इस गतिविधि से संबधित मूल्यहास को कार्गो संबधित गतिविधि के अंतर्गत शामिल किया गया था। सही स्थिति को प्रतिबिम्बित करने के लिए संपदा गतिविधि से सबधित मूल्यहास कार्गो संचालन गतिविधि के तहत संपदा गतिविधि में वापस ले आया गया है।
- (v) एचडीसी द्वारा विभिन्न कार्गो संचालन गतिविधियों के बीच किया गया वेतन तथा मजदूरी का आवंटन तर्कसंगत नहीं पाया गया है। एचडीसी ने पीओएल को वेतन तथा मजदूरी का अधिक आवंटन किया है, जबकि शुष्क बल्क-यांत्रिक को उससे कम आवंटन किया गया है तथा सामान्य कार्गो को लगभग शून्य आवंटन किया गया है। चूंकि, श्रम अंतर्ग्रस्तता सामान्य कार्गो में अधिक तथा पीओएल में कम है, अतः कलकत्ता पत्तन न्यास द्वारा दी गई स्थिति में संशोधन किया गया है।

11. इस पृष्ठभूमि में मामले पर प्राधिकरण द्वारा 14 फरवरी, 2001 को आयोजित इसकी बैठक में विचार किया गया था। लागत विवरणों द्वारा दर्शाई गई स्थिति के संदर्भ में विचारार्थ निम्नलिखित स्थिति सामने आई है।

- (i) प्रमुख पत्तन न्यासों में से कुछ के प्रशुल्को, जिन पर अब निर्णय ले लिया गया है, में सामान्य संशोधन करते हुए प्राधिकरण ने उन उप-गतिविधियों में वृद्धिया अनुज्ञेय की हैं, जिनमें घाटा दर्शित हुआ था। अनुज्ञेय की गई प्रतिशत वृद्धि उस उप-गतिविधि में राजस्व घाटा पूरा करने के लिए थी। अति-शेष दर्शाने वाली उप-गतिविधियां (उदाहरणार्थ पीओएल संचालन, कटेनर संचालन इत्यादि) में कोई वृद्धि अनुज्ञेय नहीं की गई। प्राधिकरण ने विभिन्न गतिविधियों/उपगतिविधियों के बीच अन्योन्य आर्थिक सहायता को पूर्णतः समाप्त करने पर कोई विचार नहीं किया है। इस मुद्दे पर अंतिम निर्णय लिए जाने तक अतिशेष दर्शाने वाली गतिविधियों में वृद्धि अन्योन्य आर्थिक सहायता के वर्तमान स्तर पर नियंत्रित करने की अनुमति नहीं दी गई थी।
- (ii) कलकत्ता पत्तन न्यास के मामले में अनेक गतिविधियां, विशेषतः यान सबधित गतिविधियां ने भारी घाटा दर्शाया है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरे प्रदत्त सेवाओं की लागत के समनुरूप नहीं हैं। यह दृष्टिकोण समस्त पत्तन द्वारा प्रशुल्कों की तीव्र वृद्धि किए जाने पर यातायात के विपथन की आशंका के कारण अपनाया गया है।
- (iii) इस मामले में प्रत्युत्पन्न स्थिति विगत में प्रशुल्क निर्धारण की प्रदत्त निरंकुश साक्ष्यानी के परिणामस्वरूप है। यह विदित है कि 70 के दशक तथा 80 के दशक के दौरान प्रशुल्क समायोजनों में बहुत अधिक समयांतराल रहा। भारी आर्थिक सहायता प्राप्त कार्गो यानों की यह स्थिति इस सबित अतर्कसंगतता के कारण ही अस्तित्व में आई है। पत्तन की तर्कसंगत लाभप्रद आर्थिक स्थिति की कीमत पर केवल यातायात को बनाए रखने के लिए सेवाओं की लागत पर ध्यान दिए बिना, प्रशुल्क निर्धारित करना तर्कसंगत नहीं है।
- (iv) यद्यपि कुछ गतिविधियां भारी घाटा दर्शाती हैं। घाटे के स्तर को पूरा करने के लिए इन गतिविधियों की दरे एक ही बार में बढ़ाई नहीं जा सकतीं, क्योंकि इससे प्रयोक्ताओं पर अत्यधिक बोझ पड़ जाएगा। इसके साथ ही, कलकत्ता पत्तन न्यास का इन गतिविधियों में केवल लघु वृद्धिया अनुज्ञेय करने के प्रस्ताव तथा अन्योन्य आर्थिक सहायता का उच्च स्तर अनुज्ञेय करने का परिणाम विगत की अतर्कसंगतता को भविष्य में रिसने की

अनुमति देना होगा । अतः पत्तन के वित्तीय हित में दरो का सेवाएँ प्रदत्त करने की लागत के सन्निकट अधिक तीव्रता से लाना आवश्यक है । चूँकि, इस मामले में एक बार में पूर्ण सुधार व्यवहार्य नहीं है प्राधिकरण ने इसके द्वारा अन्य प्रमुख पत्तनों के मामले में अपनाए गए लागत आधारित प्रशुल्क निर्धारित दृष्टिकोण से तनिक सा विपथन करने का निर्णय किया है ।

- (v) सभी प्रमुख पत्तनों पर अनुसरण किए जा रहे सामान्य व्यवहार के अनुसार तटीय पोत प्रशुल्क विदेश जाने वाले पोत प्रशुल्कों के 1% पर निर्धारित किए जाते हैं । इसके अतिरिक्त, तटवर्ती दरो रूपों के रूप में निर्धारित की जाती हैं तथा विदेश जाने वाले पोत की दरो अमरीकी डालर में मूल्यवर्णित होती है । प्राधिकरण ने अन्य प्रमुख पत्तनों में संबंधित मामलों में पहले ही यह निर्णय किया है कि सशोधन के समय अंतर 30% के स्तर तक सशोधित किया जाए, जो पिछले सशोधन के बाद अमरीकी डालर की तुलना में भारतीय रुपए के मूल्यहास के कारण चौड़ा हो जाता है । कलकत्ता पत्तन न्यास ने तटवर्ती दरो को विदेश जाने वाले पोत की दरो के 70% पर निर्धारित करने के स्वीकार्य व्यवहार का अनुसरण नहीं किया । अतः 30% के स्तर पर अंतर को पुनः स्थापित करने के लिए तटवर्ती मान दरो में सशोधन किए जाने की आवश्यकता है । चूँकि, केवल 30% के अंतर को बनाए रखने के लिए प्रशुल्कों के विगत सशोधनों में तटवर्ती प्रशुल्कों को समायोजित नहीं किया गया था, तटवर्ती पोतों के लिए वृद्धि इस सशोधन के बाद अधिक तीव्र होगी, जो अवश्यमावी है ।
- (vi) (क) कलकत्ता पत्तन न्यास को अपने कर्मचारियों को बकाया, वेतन तथा पेशन के प्रति भारी देनदारी का निर्वहन करना है । प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्कों के सामान्य सशोधन के संबंध में अब तक लिए गए निर्णयों के मामले में बकाया, वेतन तथा मजदूरी के लिए प्रावधान का व्यय के भावी प्रक्षेपण में अनुज्ञेय नहीं किया गया है । प्राधिकरण ने पत्तनों को बकायों की देनदारियों की पूर्ति अपनी प्रारक्षित निधियों में से करने के निदेश दिए हैं । चूँकि बकाया वेतन तथा मजदूरी एक-बारगी देनदारी है, लागत तत्व के रूप में इसे शामिल करना तथा इस प्रभाव को देखते हुए प्रशुल्क का निर्धारण करने से यह एक बारगी देनदारी सदा के लिए स्थायी बन जाएगी । इसे ध्यान में रखते हुए प्राधिकरण ने प्रशुल्कों के परिकलन में लागत के भावी अनुमान तथा थ्रूपुट में वेतन तथा मजदूरी के बकाएँ के प्रभाव को अनुज्ञेय न करने का निर्णय लिया है ।
- (ख) कलकत्ता पत्तन न्यास के मामले में वेतन तथा मजदूरी एवं सेवानिवृत्ति लाभों के बकाएँ, जो वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 के लागत प्रक्षेपणों (अनुमानों) में शामिल नहीं किया गया है । कलकत्ता पत्तन न्यास ने आगे यह उल्लेख किया है कि इस खाते में देनदारी लगभग 263 करोड़ रुपए होने का अनुमान लगाया गया है । 263 करोड़ रुपए में से 13 करोड़ रुपए की राशि का निर्वहन पत्तन के आंतरिक ससाधनों में से पहले ही किया जा चुका है । पत्तन को हल्दिया की प्रारक्षित निधियों से 32 करोड़ रुपए की और राशि भी पूरा करने की प्रत्याशा है । शेष 218 करोड़ रुपए में से पत्तन न्यास ने भारत सरकार से प्राप्त होने वाली निकर्षण आर्थिक सहायता से 8 करोड़ रुपए वसूल करने हैं । इस प्रकार शामिल न की गई शेष देनदारी 210 करोड़ रुपए है । इतनी देनदारी को पूरा करने के लिए कलकत्ता पत्तन न्यास के पास कोई मुक्त राजस्व प्रारक्षित राशि नहीं है । निधियों की गंभीर अल्पता के मद्देनजर कलकत्ता पत्तन न्यास ने अभी इस देनदारी को पूरा नहीं किया है ।
- (ग) चूँकि, 210 करोड़ रुपए की देनदारी को प्रशुल्कों के परिकलन हेतु लागत घटक नहीं माना जा सकता, अतः इसकी पूर्ति लगाए जाने वाले एक विशेष दर से की जाएगी । यह दृष्टिकोण टीपीटी के मामले में अपनाया गया है, जहाँ भारी पूँजी निकर्षण लागत को पूरा करने के लिए विशेष प्रभार निर्धारित किया गया है । प्राधिकरण द्वारा टीपीटी के मामले में भी विशिष्ट देनदारी को पूरा करने के लिए समान निर्धारण करना उपयुक्त समझा गया है ।
- (घ) किसी विशेष दर द्वारा मजदूरी बकाया को समायोजित करने के दृष्टिकोण से स्थिति आगे निस्संदेह गंभीर हो जाएगी । तथापि, प्रयोक्ता प्रशुल्क पर निरंतर बोझ की बजाए किसी विशेष अवधि के लिए विशेष दर को पसंद करेंगे ।

(ड) सीपीटी में वांछित प्रशुल्क सुधारों के मार्ग में आने वाली बाधाओं में से एक बाधा विशेष दर का आरोपण है। मजूरी के कार्यों की देनदारी का एक बार निर्वहन हो जाने पर विशेष दर हट जाएगी। उस समय प्रशुल्कों के तर्कसंगत पुनः समायोजन की और अधिक गुजाइश हो जाएगी। इसे देखते हुए, कुछ समय के लिए लागत विवरणों द्वारा यथाअपेक्षित प्रशुल्कों के अत्यधिक संशोधन पर विचार नहीं किया गया है तथा वृद्धियों को कम रखने के लिए आरओसीई के वांछित स्तर में कुछ समायोजन किए गए हैं।

(vii) लागत विवरण दर्शाते हैं कि सीडीएस तथा एचडीसी दोनों में रेलवे गतिविधि स्व-सपोषित नहीं हैं। पत्तन ने इस गतिविधि के तहत प्रशुल्कों में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है। संयुक्त सुनवाई के दौरान, सीपीटी ने निर्दिष्ट किया है कि वह रेलवे प्रमारों के संशोधन संबंधी एक पृथक प्रस्ताव तैयार करेगा। इस गतिविधि के तहत राजस्व घाटे को उत्तरोत्तर कम करने के उद्देश्य से सीपीटी को 3 महीने के भीतर ऐसा प्रस्ताव तैयार करने की सलाह दी जाए। यह समझा जाता है कि सीडीएस रेलवे तंत्र का प्रयोग पत्तन-भिन्न जाने वाले कार्गो के संवहन के लिए अधिक किया जाता है। सीपीटी के लिए यह उपयुक्त होगा कि वह सीडीएस रेलवे गतिविधि के लिए अपने प्रशुल्कों की आलोचनात्मक ढंग से जांच करे तथा यह निर्णय करे कि क्या उसे अन्य व्यावसायिक संगठनों के प्रचालन के लिए आर्थिक सहायता देनी चाहिए।

(viii) संपदा एक लाभप्रद गतिविधि है तथा वस्तुतः इसे किसी संगठन की निधि में महत्वपूर्ण योगदान देना चाहिए। इस सामान्य स्थिति के विपरीत एचडीसी को इस गतिविधि से भारी हानि हो रही है। इस प्राधिकरण ने एचडीसी में संपदा किरायों को अक्तूबर, 1999 में संशोधित किया था। चूंकि, सीपीटी उस समय विभिन्न लागत विवरण प्रस्तुत नहीं कर सका, प्राधिकरण ने सीपीटी से सूचना प्राप्त होने तक दो वर्षों की अवधि के लिए दरों में अंतरिम वृद्धि की अनुमति दे दी थी। किन्तु, प्राधिकरण ने निर्णय किया है कि सीपीटी से संगत सूचना प्राप्त होने के पश्चात मामले पर पुनर्विचार किया जाएगा। सीपीटी संगत सूचना शीघ्र प्रस्तुत कर सकता था जिससे यह संपत्ति की लागत के अधिक सन्निकट दर पर प्रचालन करने में समर्थ हो जाता। दुर्भाग्यवश, सीपीटी ने अभी तक ऐसी कोई पहल नहीं की है। सीपीटी से एचडीसी में संपदा किरायों संबंधी इसका प्रस्ताव शीघ्र प्रस्तुत करने के लिए कहा जाता है। इससे सीपीटी को अपने प्रशुल्क, विशेषतः पोत संबंधित गतिविधि को कम करने की काफी गुजाइश मिलेगी, क्योंकि वर्तमान में एचडीसी के सदर्म में संपदा गतिविधि कार्गो तथा पोत संबंधी गतिविधियों द्वारा अन्योन्य सहायता प्राप्त रहती है।

12.1 विचारार्थ ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के अध्यधीन इस मामले में प्रशुल्कों के संशोधन के लिए निम्नलिखित दृष्टिकोण अपनाने का निर्णय किया गया है :-

- (i) जैसा कि ऊपर पैराग्राफ 11 में स्पष्ट किया गया है, सीपीटी के मामले में अतर्कसंगतताओं को सही करने के लिए प्रशुल्क सुधार एक ही बार में नहीं किए जा सकते। ऐसा क्रमिक रूप से किया जाना है, तथा इस संशोधन से ऐसी प्रक्रिया गति में आ जाएगी।
- (ii) सीपीटी वित्तीय रूप से लाभप्रद स्थिति में नहीं है तथा साथ ही वह वांछित स्तर तक राजस्व जुटाने की स्थिति में नहीं है, जिससे इसे नियोजित पूँजी पर 19.5% का स्वीकार्य प्रतिफल प्राप्त होगा। प्रत्येक गतिविधि के तहत 19.5% के आरओसीई के साथ अनुमान लगाने के कारण असाधारण लागत घाटा स्थिति असामान्य रूप से प्रक्षेपित हो रही है। प्रशुल्कों में तीव्र वृद्धि के प्रहार को सहज बनाने के लिए यह अनिवार्य है कि पत्तन नियोजित पूँजी पर इसके प्रतिफल के भाग पर अपने दावे को छोड़ दे। अतः 19.5% आरओसीई के स्थान पर 10% के प्रतिफल की आशा करना अधिक तर्कसंगत होगा, जिसमें प्रत्येक अनिवार्य प्रारक्षित राशि में 3% का अंशदान तथा निवेश पर ब्याज के लिए 4% का अंशदान शामिल होगा। तदनुसार, आरओसीई का लक्ष्य समग्र रूप में पत्तन के लिए 10% होना चाहिए, चाहे अलग-अलग गतिविधियों से प्रतिफल भिन्न दर पर प्राप्त हो।

यह उल्लेखनीय है कि बिना किसी आशोधन के पूर्णरूपेण क्रियान्वित किए गए सीपीटी के प्रस्ताव से समग्र रूप में पत्तन को 9.93% का प्रतिफल प्राप्त होगा ।

- (iii) प्राधिकरण की उल्लिखित स्थिति के समनुरूप अतिशय राजस्व दर्शाने वाली गतिविधियों की दरों में ऊर्ध्वमुखी संशोधन नहीं किया जाएगा । इसके बावजूद, सीडीएस की अस्थिर स्थिति को देखते हुए एचडीसी से सीडीएस को अन्योन्य आर्थिक सहायता जारी रखी जानी होगी ।
- (iv) घाटे वाली गतिविधियों के मामले में, राजस्व में वृद्धि का परिकलन समग्र रूप से पत्तन के लिए 10% आरओसीई के लक्ष्य तथा सीपीटी द्वारा प्रस्तावित राजस्व वृद्धि को ध्यान में रखते हुए किया जाएगा ।
- (v) सीडीएस के मामले में, पोत संबंधित गतिविधियां भारी घाटा दर्शाती हैं । घाटे के स्तर को पूरा करने के लिए इन उप-गतिविधियों की दरें एक-बारगी बढ़ाई नहीं जा सकतीं । साथ ही, इन गतिविधियों में केवल लघु वृद्धि अनुमोदित करने के सीपीटी प्रस्ताव को भी सही दिशा में किया गया नहीं माना जा सकता । सीडीएस में उत्पन्न होती असाधारण स्थिति को देखते हुए पत्तन को सीडीएस के अंतर्गत अधिकाधिक संपूर्ण आरओसीई छोड़ना पड़ सकता है तथा वह केवल प्रचालनात्मक लागत की वसूली करेगा ।

12.2 इस दृष्टिकोण के आधार पर आगे और विश्लेषण किए गए हैं । इस प्रयोजनार्थ, तटवर्ती पोतों के लिए प्रशुल्कों के समायोजनों के कारण अतिरिक्त आय सृजन को खाते में लेने के लिए संशोधन के कारण राजस्व स्थिति में परिवर्तन अनुमोदित करने के पश्चात प्रत्येक गतिविधि के अंतर्गत नियोजित पूंजी पर अनुमानित प्रतिफल पर विचार किया जाता है । लागत घाटा, पत्तन द्वारा राजस्व में प्रस्तावित वृद्धि तथा हमारे द्वारा राजस्व में सुझाई गई वृद्धि को दर्शाने वाली तुलनात्मक स्थिति अनुबंध- में दी गई है ।

12.3 यदि प्रत्येक गतिविधि में राजस्व में सुझाई गई वृद्धियां अनुमत कर दी जाती हैं तो समग्र रूप में पत्तन, कार्गो तथा पोत संबंधित गतिविधियों से 10.08% के प्रतिफल की प्राप्ति होगी । तथापि, आरओसीई में 0.19% का मामूली घाटा होगा, जो रेलवे प्रभार संबंधी प्रस्ताव पर विचार आरंभ करते समय दूर किया जा सकता है ।

12.4 सीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर संशोधन से वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 में कुल मिलाकर 132.18 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय प्राप्त होगी । ऊपर पैराग्राफ 12.2 में सुझाई गई आरोधित वृद्धियों को क्रियान्वित करने पर सादृश अवधि में 138.39 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय प्राप्त होगी ।

12.5 यह उल्लेखनीय है कि सुझाई गई वृद्धि गतिविधि से राजस्व पर है तथा यह गतिविधि के अंतर्गत एकसमान दर वृद्धि नहीं है । प्रत्येक गतिविधि के तहत अनुमोदित राजस्व वृद्धि की अधिकतम सीमा के भीतर सीपीटी को जहां आवश्यक पाया जाए, उस गतिविधि के तहत अलग-अलग प्रशुल्क दरों का योजितकरण करने का परामर्श दिया गया था ।

13.1 ऊपर पैराग्राफ 11 (vi) में पहले ही विचार-विमर्श किए गए वेतन तथा पेंशन बकायों की देनदारी को पूरा करने के लिए विशेष दर की पृष्ठभूमि को आरोपित किया जाना है । विचार-विमर्श के दौरान सीपीटी ने निर्दिष्ट किया है कि व्यावसायिक (वाणिज्यिक) उधार अधिकतम 4 वर्षों की अवधि के लिए उपलब्ध कराए जाए । इस प्रयोजनार्थ लिए गए ऋणों की अवधि के साथ सहवर्ती रूप से प्रस्तावित विशेष दर को 4 वर्षों की अवधि के लिए जारी रखने की अनुमति देना तर्कसंगत पाया गया है । किसी भी मामले में 4 वर्षों से किसी कम समय-सीमा का निर्धारण प्रयोक्ताओं पर अनुचित बोझ डालेगा, क्योंकि इस विशेष दर से सृजित की जाने वाली निधिया अत्यधिक उच्च राशि की होगी ।

13.2 बकाया, वेतन और मजूरी तथा सेवानिवृत्ति लाभों की शामिल न की गई देनदारियां मुख्यतः सीडीएस से संबंधित हैं । तथापि, इस देनदारी को नियोक्ता अर्थात् सीपीटी की देनदारी माना जाना है । इस परिप्रेक्ष्य में देखने पर नियोक्ता को सभी राजस्व अर्जक गतिविधियों पर यह विशेष दर लगाई जानी तर्कसंगत है । दूसरी शब्दों में, यह विशेष दर सीडीएस तथा एचडीसी, दोनों द्वारा निर्धारित दर पर लागू होगी ।

13.3 जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, समस्त राजस्व अर्जक गतिविधियाँ इस विशेष दर की अधीन लाई जानी हैं। सही अर्थ में, संपदा किरायों को भी यह भार वहन करना चाहिए। पट्टाधारकों के साथ किए गए दीर्घावधिक पट्टों को ध्यान में रखते हुए संपदा किरायों पर यह विशेष दर आरोपित करने में कठिनाइयाँ आ सकती हैं। इसके अतिरिक्त, पट्टों को प्रशुल्क नहीं माना जा सकता। ऐसा होने पर विशेष दर केवल कार्गो संचलन, पोत संबद्ध प्रमारों तथा रेलवे कार्यचालनों के लिए प्रशुल्कों पर लगाई जानी है। यह उल्लेखनीय है कि सीपीटी ने रेलवे प्रमारों पर किसी संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया है। इस स्थिति के बावजूद विशेष दर पत्तन के रेलवे कार्यचालनों की मौजूदा दरों पर भी लागू होगी।

13.4 वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 के लिए अनुमानित राजस्व (प्रशुल्कों के संशोधनोपरांत) पर विचार करते हुए प्राधिकरण ने 10% की विशेष दर का निर्धारण करने का निर्णय किया है। उसके पश्चात लगाई जाने वाली विशेष दर की मात्रा का निर्धारण आरंभिक दो वर्षीय अवधि के अंत में राजस्व स्थिति की पुनरीक्षा करने के पश्चात किया जाएगा।

13.5 सारांश में, वेतन तथा मजूरी के बकाए के प्रति देनदारी को शामिल करने के लिए विशेष दर निम्न शर्तों तथा विचारणाओं के अधीन होगी —

- (i) विशेष दर वित्तीय वर्ष 2001-02 से आरम्भ होकर चार वर्ष की अवधि के लिए होगी।
- (ii) वर्ष 2001-02 तथा 2002-03 के लिए विशेष प्रमार पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा सदेय संबंधित प्रमारों के 10% की दर पर होगा। उसके पश्चात लगाने वाली अधिभार की मात्रा आरंभिक दो वर्षीय अवधि के अंत में राजस्व स्थिति की समीक्षा के पश्चात नियत की जाएगी।
- (iii) केवल इस विशेष दर से सृजित राजस्व का उपयोग सीपीटी द्वारा विशिष्ट प्रयोजन के लिए किया जाएगा। इसके लिए सीपीटी द्वारा इस संबंध में प्राप्ति तथा भुगतान दर्शाने वाले एक पृथक खाते का अनुरक्षण किया जाना है। इस खाते में से निधियों का उपयोग 31 दिसम्बर, 2000 तक उपार्जित वेतन तथा पेंशन के बकायों के भुगतान के लिए इकट्ठे हुए ऋण के शोधन के प्रयोजनार्थ किया जा सकता है। पत्तन की हमारी निधियों में से पहले ही निर्वहन की जा चुकी देनदारी इस खाते को प्रभारित नहीं की जा सकती।
- (iv) विशेष दर सभी मौजूदा पत्तन रेलवे संबद्ध प्रमारों सहित सीपीटी के संशोधित दरों के मान में यथा अधिसूचित सभी दरों पर लागेगी।

14.1 ऊपर पैराग्राफ (11), (12), तथा (13) में निर्धारित प्राधिकरण के निर्णय 16 फरवरी, 2001 को सीपीटी को इस सलाह के साथ संसूचित कर दिए गए थे कि वे अपने प्रस्तावित दरों के मान में तदनुसार संशोधन करें।

14.2 सीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों/निर्देशों के आधार पर इसके द्वारा पुन तैयार किए गए संशोधित (प्रस्तावित) दरों के मान अंग्रेषित कर दिए हैं। संशोधित (प्रस्तावित) दरों के मान पर आधारित संशोधित लागत अनुमान भी प्रस्तुत किए गए हैं।

15. इस मामले के प्रक्रियान्वयन के दौरान सामान्यतः एकत्रित संपूर्ण जानकारी तथा विशेषतः सीपीटी द्वारा अंग्रेषित संशोधित (प्रस्तावित) दरों के मान के संदर्भ में निम्न स्थिति सामने आती है :-

- (i) सामान्य क्रम में यह प्राधिकरण निर्णीत दरों में वृद्धि के प्रतिशत के आधार पर दरों के मान में संशोधन करता है। उभरती हुई असामान्य स्थिति को देखते हुए इस मामले में विपथन किया गया है तथा सीपीटी को राजस्व में प्राधिकरण द्वारा अनुमत वृद्धियों के अनुसार संशोधित दरों का मान पुन तैयार करने की सलाह दी गई है। ऐसा पत्तन को इसके द्वारा किए जाने वाले वांछित योजितकीकरण तथा प्राधिकरण द्वारा नियत समग्र राजस्व उच्चतम सीमा को ध्यान में रखते हुए व्यष्टि गतिविधियों के लिए दरें सुझाने में समर्थ बनाने के लिए किया गया है।

- (ii) सीपीटी इसका प्रस्ताव के उचित अनुमादन के लिए अपेक्षित समस्त आवश्यक सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने में अपनी त्वरित प्रतिक्रिया के लिए सराहना का पात्र है। इसने अपनी कठिन वित्तीय स्थिति के बावजूद अपने दरो के मान को युक्तियुक्त बनाकर, यद्यपि एक सीमित सीमा तक बहुत अच्छा किया है।
- (iii) प्रयोक्ताओं की अनेक मांगों के प्रति सीपीटी की प्रतिक्रिया सकारात्मक तथा अनुकूल रही है। अनेक प्रयोक्ताओं ने विभिन्न प्रमाणों में कटौती की मांग की है। यदि कोई ऐसी समी मांगों को स्वीकार करने का इच्छुक भी हो तो भी पत्तन की अस्थिर सकटपूर्ण वित्तीय स्थिति ऐसी कार्यवाई की अनुमति नहीं देती। विभिन्न प्रशुल्कों का यौक्तिकीकरण क्रमिक होगा तथा इस सशोधन को यह प्रक्रिया चालू कर देने के रूप में देखा जाना चाहिए।
- (iv) प्राधिकरण द्वारा विभिन्न गतिविधियों के तहत यथा सुझाई गई राजस्व वृद्धियां तथा सीपीटी द्वारा अपने सशोधित (प्रस्तावित) दरो के मान में प्रस्तावित राजस्व वृद्धियों को दर्शाने वाला एक विवरण अनुबद्ध-1। के रूप में सलग्न है। विशेष रूप से सीडीएस में प्रस्तावित राजस्व वृद्धियां इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वृद्धियों के स्तर के समानुरूप नहीं हैं। सीपीटी द्वारा की गई वृद्धियां निर्धारित स्तरों के अधिक निकट हैं किन्तु फिर भी वे कम हैं। सीडीएस में शुष्क बल्क प्रोस्टन के लिए राजस्व में प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रतिशत वृद्धि से बहुत कम है। तथापि प्रस्तावित दरों में परिवर्तन नहीं किया गया है, क्योंकि दरो के वांछित स्तर तक समायोजित किए जाने के बावजूद भी राजस्व के सदर्भ में कोई बहुत अधिक अंतर नहीं होगा। पत्तन देयताओं के संबंध में सीपीटी ने राजस्व में केवल 83% वृद्धि का प्रस्ताव किया है, जबकि 100% वृद्धि अनुमोदित थी। सीपीटी के मूल प्रस्ताव की तुलना में अधिक वृद्धि करने के पीछे यह आशय था कि अनुचित प्रशुल्क ढांचे को ठीक किया जाए। इसे देखते हुए सीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों को उस स्तर तक सशोधित किया गया है जहां राजस्व में वृद्धि 100% तक होगी। इस कारण हमने सीपीटी द्वारा प्रस्तुत सशोधित (प्रस्तावित) दरो के मान में अन्य दरो में परिवर्तन नहीं किया है। राजस्व में वृद्धियां केवल अनुमान हैं तथा पत्तन राजस्व में और वृद्धि की आशा कर सकते हैं यदि वह लागत विवरणों में इसके द्वारा अनुमानित मात्रा से कार्गो की अधिक मात्रा आकृष्ट कर सकें।
- (v) जैसा कि पैराग्राफ 11(v) में उल्लेख किया गया है तटवर्ती यान दरो विदेश जाने वाले यान दरो में अब यथासशोधित 27% की रियायत अनुमत करके सशोधित (प्रस्तावित) दरो के मान में समायोजित की गई है। सीपीटी ने एचडीसी में घाट भाड़ा दरों तथा निर्माण दरा के मामले में भी इसी सिद्धांत का प्रयोग किया है किन्तु फिर प्राधिकरण द्वारा कोई राजस्व वृद्धि अनुमत नहीं की गई है। इसके परिणामस्वरूप इन गतिविधियों के अंतर्गत आतिरेक आय हुई है, यद्यपि विदेश जाने वाले यान आधारेक दरो में कोई उध्वेगुखी सशोधन नहीं किया गया है। चूंकि एचडीसी में पायलिटेज तथा बर्ष किराया दरो में कोई सशोधन अनुमत नहीं किया गया है अतः मौजूदा (तटीय) दरो अपरिवर्तित जारी रखने की अनुमति दी गई है। विदेश जाने वाले तथा तटीय यानों के लिए इन दरो में भिन्नता का 30% के स्तर तक समायोजन इन गतिविधियों के लिए दरो के अगले सशोधन के दौरान ही किया जा सकता है।
- (vi) यद्यपि, पीओएल संचालन गतिविधि के तहत राजस्व में कोई वृद्धि अनुज्ञेय नहीं की गई है सीडीएस तथा एचडीसी में एलपीजी के लिए घाटशुल्क दर 250/-रुपए प्रति मीट्रिक टन से घटाकर 150/-रुपए प्रति मीट्रिक टन कर दी गई है। एचडीसी में, नेफ्था एन-हेक्सेन बूटाडीन तथा बूटेन के लिए ऑन बोर्ड प्रमाण 175/-रुपए प्रति मीट्रिक टन की मौजूदा दर से घटाकर 110/-रुपए प्रति मीट्रिक टन कर दिए गए हैं। इसके अतिरिक्त, पाइपलाइन के जरिए एचडीसी तथा सीडीएस के मध्य अतिरिक्त तरल कार्गो पर दर 70% घाटशुल्क के मौजूदा स्तर से घटाकर 50% कर दी गई है। इन कटौतियों के कारण हुई वित्तीय हानि काफी सीमा तक उत्पादन में प्रत्याशित वृद्धि द्वारा प्रतिसंतुलित की जा सकती है। उसका ऐसा होने के कारण, इस गतिविधि के अधीन सीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरो अनुमोदित की जाती हैं।
- (vii) (क) पीओएल गतिविधि की तरह सीडीएस में कट-र उतारने-चढ़ाने की गतिविधि में राजस्व में किसी वृद्धि की अनुमति नहीं दी गई है। सीपीटी ने व्यापार विशेषकर ईईपीसी की मांग के स्थगन में आयात

और निर्यात दोनों के ~~अन्तिम~~ एक नई श्रेणी शुरू की है और दरों में 500/-रुपए और 900/-रुपए प्रति टीईयू की कटौती की है। तथापि सीपीटी ने खतरनाक कार्गो से लदे कंटेनरों के आयात के लिए दरों में 1000 रुपए प्रति टीईयू तक बढ़ोतरी का प्रस्ताव किया है और ऐसे मामले में अग्निशमन कार्मिकों की तैनाती के लिए पृथक-प्रकार उद्ग्रहीत करने की विद्यमान प्रणाली को समाप्त करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित वृद्धि मुख्यतः दरों के समेकन के कारण है और अतः उसका अनुमोदन किया जाता है।

- (ख) सीडीएस ने कंटेनर उतारने-चढ़ाने के प्रकार प्रदत्त विभिन्न सेवाओं के लिए समेकित प्रकार हैं। तथापि इसे सही अर्थों में 'बाक्स दर' के रूप में नहीं कहा जा सकता है, क्योंकि सीपीटी कंटेनरशुदा कार्गो की श्रेणी पर आधारित निम्न दरें अपनाता है। पत्तन को कंटेनर उतारने-चढ़ाने के लिए एक एकल बाक्स दर की ओर क्रमशः बढ़ने का प्रयास करना चाहिए।

आयात और निर्यात कंटेनरों के मामले में जहां बाक्स दरों का श्रेणीकरण किया गया है, सीपीटी ने तटीय कार्गो के लिए एक पृथक एकल बाक्स दर का प्रस्ताव किया है, भले ही यह प्रस्तावित दर एक रियायती दर नहीं है, तटीय कंटेनरशुदा कार्गो को पृथक रूप में मानने की कोई आवश्यकता नहीं है। मानक दरों में उपलब्ध आयात और निर्यात श्रेणियों में सभी कार्गो शामिल हैं और इस संदर्भ में 'आयात और निर्यात' का अभिप्राय विदेशी व्यापार का संदर्भ लिए जाने के स्थान पर 'अवतरित' और 'नौवहित' के रूप में लिया जा सकता है। अतः तटीय कार्गो वाले कंटेनरों के लिए सीपीटी द्वारा प्रस्तावित पृथक दर अनुमोदित नहीं की जाती है।

- (ग) सीपीटी ने खाली कंटेनरों के लिए दरें 500/-रुपए प्रति टीईयू से 750/-रुपए प्रति टीपीयू तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। सीपीटी ने तर्क दिया है कि लदे हुए कंटेनर और खाली कंटेनरों के बीच अंतर कई अन्य पत्तनों और यहां तक कि एचडीसी की तुलना में सीडीएस में बहुत कम है। एचडीसी में, खाली कंटेनरों पर चढ़ाई-उतराई प्रकार लदे हुए कंटेनरों के लिए निर्धारित दरों के 50% पर उद्ग्रहीत किए जाते हैं। इसी तरह सीपीटी ने बिजली प्रकारों में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए रीफर कंटेनरों को विद्युत की आपूर्ति के दर को प्रति पाली प्रति टीईयू 500/-रुपए से बढ़ाकर प्रति पाली प्रति टीईयू 750/-रुपए करने का प्रस्ताव किया है। सीपीटी द्वारा इन दो मदों के अधीन दरों की बढ़ोतरी के लिए दिए गए कारण स्वीकार्य पाए जाते हैं। इसके अतिरिक्त निम्न मूल्य की वस्तुओं के लिए बाक्स दर में अनुमत दरों में कटौती से पत्तन को कुछ वित्तीय हानि होगी जिसे इन दो दरों में वृद्धियों द्वारा प्रतिसंतुलित किया जा सकता है। इस कारण सीपीटी द्वारा खाली कंटेनरों और रीफर कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रस्तावित दरों का अनुमोदन किया जाता है।

- (घ) सीपीटी ने आईसीडी कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि 7 दिन से बढ़ाकर 15 दिन तथा इस मामले में भंडारण प्रकारों में कटौती करने का प्रस्ताव भी किया है। इसे अनुमोदित किया जाता है।

- (ङ) वर्तमान में कंटेनरों के अवतरण की तारीख को सीडीएस में कंटेनर जलयान के बर्थिंग से दूसरा दिन माना जाता है और निःशुल्क अवधि और भंडारण प्रकारों का निर्धारण तदनुसार किया जाता है। अपने प्रस्ताव में सीपीटी ने अवतरण की सामान्य तारीख अवधारणा को बदलने और इस प्रयोजन हेतु कंटेनरों के अवतरण की वास्तविक तारीख पर विचार करने का प्रस्ताव किया है। सीपीटी ने उल्लेख किया है कि इस परिवर्तन का प्रस्ताव व्यापार की मांग को समायोजित करने के लिए किया गया है। एससीआई ने इस परिवर्तन पर इस आधार पर आपत्ति की है कि इससे अनावश्यक कागजी काम पैदा होगा और समय रिकार्डिंग में समाविष्ट त्रुटियों के कारण विभिन्न स्वरूप के विवाद उठ खड़े होंगे। यह गौरतलब है कि प्रस्तावित तरीका ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में सीडीएस में पहले से प्रचलन में है। इस कारण, ऐसा कोई कारण नहीं है कि कृपया ऐसी प्रणाली कंटेनरों के मामले में सफलतापूर्वक कार्य नहीं करेगी। अन्य प्रमुख पत्तनों पर अधिकांश अन्य कंटेनर टर्मिनलों में यह प्रणाली पहले से प्रचलन में है और

कोई कठिनाई नहीं आई है । इस परिप्रेक्ष्य के मद्देनजर, निःशुल्क दिनों की गणना करने और मंडारण प्रमारों के प्रयोजन हेतु कंटेनरों के अवतरण की तारीख में प्रस्तावित परिवर्तन अनुमोदन योग्य है ।

- (घ) सीडीएस में कंटेनरों को कंटेनर टर्मिनल (सीपीवाई) और अन्य बर्थों (गैर-सीपीवाई) दोनों जगह चढ़ाया-उतारा जाता है । सीपीटी द्वारा सीपीवाई पर उपलब्ध कराई गई बहुत सी सेवाएं इसके द्वारा गैर-सीपीवाई पर नहीं की जाती हैं । यद्यपि सीपीवाई और गैर-सीपीवाई के लिए दरें भिन्न हैं, यह अंतर शामिल न की गई सेवाओं की सीमा तक नहीं जान पड़ता है । चूंकि कंटेनर उतार-चढ़ाव प्रमारों में अब उर्ध्वमुखी संशोधन नहीं किया जाता है, अतः मौजूदा स्थिति को जारी रखने की अनुमति दी है । इसके बावजूद सीपीटी को मानक दरों में अगले संशोधन के समय सीपीवाई और गैर-सीपीवाई में कंटेनरों की चढ़ाई-उताराई दरों को और युक्तियुक्त बनाने की सलाह दी जाती है ।
- (ङ) सीएसएलए की जेएनपीटी दरों की सीपीटी के साथ तुलना सगत नहीं है । उताराई-चढ़ाई पद्धति, प्रचालन, लागत, प्रति सभिसीकरण की सीमा, यातायात की मात्रा भिन्न-भिन्न स्थानों पर भिन्न हैं और पतन शुल्क इन कारकों को प्रतिदिशित करेंगे ।
- (viii) (क) सीडीएस में प्रस्तावित घाटशुल्क अनुसूची को सीपीटी द्वारा थोड़ा सा युक्तियुक्त बनाया गया है । इसके अतिरिक्त सीपीटी वर्तमान में सीडीएस में उतारे गए/नौवहन किए गए कार्गो पर घाटशुल्क का 50% और अंतर्देशीय जलयान घाटों पर ऐसे उतारे गए कार्गो के लदान/उताराई के लिए पृथक घाट शुल्गी का उद्ग्रहण करता है । सीपीटी ने अब ओवरसाइड प्रमारों को घाटशुल्क के 70% तक बढ़ाने और इस कार्गो पर पृथक घाटशुल्क के उद्ग्रहण को समाप्त करने का प्रस्ताव किया है ।
- प्रस्तावित यौक्तिकीकरण को उपयुक्त पाया गया है अतः, इसका अनुमोदन किया जाता है ।
- (ख) सीपीटी ने सीडीएस में नौबन्ध स्थल/लंगरगाहों में हो रहे कार्गो पोतांतरण पर घाटशुल्कों के 50% का उद्ग्रहण का प्रस्ताव किया है । लंगरगाहों पर बीच धारा में एक जहाज से दूसरे जहाज पर उतारे-चढ़ाए गए कार्गो पर घाटशुल्क का उद्ग्रहण थोड़ा कम दर पर कई अन्य प्रमुख पत्तनों में प्रचलित है । इस कारण सीपीटी द्वारा प्रस्तावित निर्धारण का अनुमोदन किया जाता है । तथापि, इस संशोधन को इस मुद्दे पर प्राधिकारी द्वारा कार्यदल की सिफारिशों के संदर्भ में लिए जाने वाले सामान्य निर्णयों के अधीन रहने की आवश्यकता हो सकती है ।
- (ix) एचडीसी में कार्गो उतारने-चढ़ाने की प्रणाली कई अन्य प्रमुख पत्तनों की तुलना में भिन्न है । एचडीसी में पतन बोर्ड श्रमिक उपलब्ध कराता है परंतु सामान्य स्थिति में इसके द्वारा तटीय श्रमिक उपलब्ध नहीं कराए जाते हैं । इस स्थिति को देखते हुए कार्गो उतारने-चढ़ाने के लिए सग्रहित प्रमारों को 'ऑन बोर्ड प्रमार' के रूप में कहा जाता है । यद्यपि पतन तट पर कार्गो नहीं चढ़ाता-उतारता है, कार्गो इसके घाट से होकर गुजरता है । इस संदर्भ में प्रयोक्ताओं ने मांग की है कि एचडीसी में ऑन बोर्ड प्रमारों को नौमरण प्रमार और घाटशुल्क में द्विभाजित किया जाना चाहिए । सीपीटी ने प्रयोक्ताओं की मांग पर अनुकूल जवाब नहीं दिया है । यदि ऑन बोर्ड प्रमार केवल नौमरण प्रमारों के लिए हैं तो यथामूल्य आधार पर इन प्रमारों को निर्धारित करने का कोई औचित्य नहीं है । इसी तरह, तरल कार्गो पर, प्रदत्त ऑन बोर्ड सेवाओं और घाटशुल्क के लिए एक संयुक्त प्रमार है । चूंकि इस अवस्था में बोर्ड पर प्रदत्त सेवा की लागत और घाटशुल्क का पृथक्कीकरण करना और पृथक दरें निर्धारित करना समभव नहीं है, अतः प्राधिकरण सीपीटी को मानक दरों में अगले आम संशोधन के समय यह प्रक्रिया करने का निर्देश देता है । इस कार्रवाई के भविष्य में लंबित रहने तक, एचडीसी में ऑन बोर्ड प्रमारों को संशोधित मानक दरों को 'ऑन बोर्ड और घाटशुल्क प्रमारों' के रूप में कहा जाए ।
- (x) मानक दरों में, कोयले/अयस्क के भंडार पर विलंब शुल्क को एक माह के दौरान धारित अधिकतम स्टॉक पर परिकलित प्रति टन आधार पर मासिक दर के रूप में परिकलित किया जाता है । टीएनईबी ने प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दिया जिसमें कहा गया है कि विलंब शुल्क इसे आवंटित क्षेत्र के आधार पर उद्ग्रहीत किया

जाना चाहिए न कि इसके द्वारा धारित अधिकतम स्टॉक के आधार पर। सीपीटी ने टीएनईसी की यह मांग मान ली है, और अपने सशोधित (प्रस्तावित) मानक दरों में विलंब प्रमारों के स्थान पर डॉक इटीरियर जोन में स्थान के लिए प्रयोज्य किराया अनुसूची के आधार पर लाइसेंस शुल्क के संग्रह का उपबंध शामिल किया है। इस संबंध में किया गया प्रस्ताव अनुमोदन योग्य है।

- (xi) शिप ब्रेकिंग और ड्राइ डाकिंग से संबंधित प्रमारों के संबंध में सीपीटी द्वारा प्रस्तावित यीक्सिकीकरण उपयुक्त प्रतीत होता है। इसी तरह, जलयानों के विभिन्न श्रेणियों के लिए शिप ब्रेकिंग के पूरा होने के लिए निर्धारित समय सीमाएँ कथित रूप से विगत में हासिल औसत कार्यनिष्पादनों पर आधारित हैं और उनका तदनुसार अनुमोदन किया जाता है।

- (xii) (क) सीपीटी ने एक वित्तीय वर्ष के दौरान चढ़ाए-उतारे गए टन भार के आधार पर कार्गो के विभिन्न प्रकारों के लिए भी एक मात्रा छूट स्कीम शुरू करने का प्रस्ताव किया है। एचडीसी में यह स्कीम कच्चे तेल के लिए प्रस्तावित है। कुछ अन्य भारी कार्गो के मामले में जलयान के पार्सल आकार के आधार पर नौतल तथा घाटशुल्क प्रमारों पर छूट की अनुमति दिए जाने का प्रस्ताव है। प्रस्तावित मात्रा छूट स्कीम सामान्यतया विगत में हासिल औसत कार्यनिष्पादनो पर आधारित नहीं होती है। सीपीटी ने स्पष्ट किया है कि यह स्कीम प्रयोगकर्ताओं के साथ इसके परामर्श पर आधारित है। इस कारण से सीपीटी के प्रस्ताव को एक अन्तरिम स्कीम के रूप में माना गया है और इसका अनुमोदन किया जाता है। अन्तरिम स्कीम की सफलता के आधार पर, सीपीटी को आगे के विचार के लिए वार्षिक कारोबार के अस्थायी पैमाने पर एक अधिक व्यापक और तर्कसंगत मात्रा में छूट स्कीम लाने की सलाह दी जाती है।

सीपीटी द्वारा घाटशुल्क में छूट के रूप में मात्रा छूट का लाभ आयातकों/निर्यातकों को दिए जाने का प्रस्ताव है। संयुक्त सुनवाई में समाशोधन एजेंटों ने मांग की कि ये लाभ उन्हें दिए जाने चाहिए क्योंकि वे वास्तव में कार्गो को पत्तन पर लाए। इस मांग में कोई औचित्य नहीं है अतः लाभ को सीधे आयातकों/निर्यातकों को दिए जाने का सीपीटी का प्रस्ताव अधिक तर्कसंगत है, अतः इसका अनुमोदन किया जाता है।

- (ख) इससे पूर्व सीपीटी ने उर्वरकों के लिए एक मात्रा छूट स्कीम का सीडीएस पर प्रस्ताव किया था, एचडीसी पर नहीं। संयुक्त सुनवाई में, संबंधित प्रयोक्ताओं ने मांग की कि उर्वरक और उर्वरक कच्ची सामग्री पर मात्रा छूट एचडीसी में भी प्रदान की जानी चाहिए। संशोधित (प्रस्तावित) मानक दरों में इस मांग को स्वीकार करते हुए सीपीटी ने एचडीसी में चढ़ाए-उतारे गए उर्वरक, उर्वरक कच्ची सामग्रियों को भी इसके द्वारा जलयान के पार्सल आकार के आधार पर नौवार मात्रा छूट स्कीम में शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इसे अनुमोदित किया जाता है।

- (xiii) (क) सशोधित बर्थ किराया दरों को 8 घंटे के आधार पर प्रस्तावित करते हुए, सीपीटी ने यह शर्त लागू की है कि 8 घंटे की अवधि का परिकलन उस समय से किया जाएगा जब जलयान बर्थ में स्थान ग्रहण करता है। प्राधिकरण ने पहले ही 8 घंटा आधार पर बर्थ-किराया प्रमारों को लागू करने के लिए एक सामान्य अनुकूलन आदेश जारी किया है। इस आदेश में 8 घंटे की अवधि का अभिप्राय 8 घंटे की पाली है। बर्थ किराए का परिकलन पाली आधार पर करने के स्थान पर सीपीटी ने जलयानों के बर्थ में जगह घेरने से आरंभ होकर 8 घंटे की अवधि के खण्ड का प्रस्ताव किया है। यह प्रस्ताव अधिक तर्कसंगत है और 8 घंटा आधार के बर्थ किराया प्रमारों को लागू करने के उद्देश्य के अनुरूप है। दूसरे पत्तनों में भी, उनके दरों के मान में सामान्य संशोधनो सहित यह प्रणाली लागू की जाएगी, जो पत्तनों को राजस्व समायोजन करने के लिए एक अवसर प्रदान करेगा। चूंकि इसका प्रस्ताव सीपीटी द्वारा दरों के सामान्य संशोधन के साथ किया जा रहा है, अतः प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है।

- (ख) सीपीटी ने नदी लंगरगाहों में स्थान घेरने के लिए लंगरगाह शुल्क के रूप में बर्थ किराए के 15 प्रतिशत का उद्ग्रहण लागू करने का प्रस्ताव किया है। लंगरगाह शुल्क का उद्ग्रहण अधिकांश प्रमुख पत्तनों पर प्रचलन में है परन्तु इसे बर्थ किराए से संबद्ध किए बिना एक पृथक प्रभार निर्धारित है। सीपीटी को उपलब्ध गहराई, डोंक से निकटता आदि के अनुसार अपने नदी लंगरगाह शुल्कों को वर्गीकृत करना चाहिए और पृथक दरें निर्धारित करनी चाहिए। प्रस्तावित दर अनुमोदित करते हुए यह प्राधिकरण सीपीटी को छ. महीने के भीतर लंगरगाह शुल्कों की एक अधिक युक्तियुक्त अनुसूची प्रस्तावित करने का निर्देश देना आवश्यक मानता है।
- (ग) संशोधित मानक दरों में, सीपीटी ने लैश बाजों पर बर्थ किराया उद्ग्रहीत नहीं करने का प्रस्ताव किया है। प्राधिकरण ने सीओपीटी से संबंधित एक मामले में लैश बाजों पर बर्थ किराया उद्ग्रहीत करने पर विचार किया है और यह आदेश दिया है कि बर्थ किराया लैश बाजों पर भी उद्ग्रहीत किया जाना चाहिए, और पत्तन लैश बाजों के लिए पृथक नौवहन बढ़ा प्रभार निर्धारित कर सकता है जो बर्थ किराया प्रभारों से भिन्न हो सकता है। यही अनुदेश सीपीटी के मामले में भी मान्य है। तदनुसार, लैश बाजों पर बर्थ किराया उद्ग्रहीत न करने से संबंधित प्रस्तावित शर्त का अनुमोदन नहीं किया जा सकता है। और पत्तन को लैश बाजों के लिए पृथक बढ़ा प्रभारों का प्रस्ताव करने की सलाह दी जाती है।
- (xiv) एएसआईसी ने पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल या कामबंदी के मामले में, यदि जलयान के नौवहन में विलंब हो जाता है तो बर्थ किराया प्रभारों की प्रासंगिकता को सीमित करने के लिए एक प्रतिपादन का सुझाव दिया है। प्राधिकरण ने सभी प्रमुख पत्तनों द्वारा सामान्य रूप से अपनाए जाने के लिए पहले ही एक आदेश जारी कर दिया है, जिसमें यह निर्धारित किया गया है कि बर्थ किराया जलयान सिग्नलों के नौवहन के लिए तैयार रहने के बाद 4 घंटे से आगे उपार्जित नहीं होगा। इस निर्धारण में नौवहन के अनुकूल प्जार को छोड़कर पत्तन कर्मचारियों की हड़ताल, तालाबद फाटकों का चालू न रहना, रस्सियों और पायलटों की अनुपलब्धता आदि सहित सभी संभावनाएं शामिल हैं।
- (xv) अन्य प्रमुख पत्तनों की तरह, सीपीटी में अतिरिक्त प्रभारों के लिए प्राथमिकता/बेनखली प्राथमिकता बर्थिंग की प्रणाली भी है। यह व्यवस्था इस विषय पर सरकारी अनुदेश के संदर्भ में प्रचलन में है, टैरिफों के सीएचपीटी और पीपीटी सामान्य संशोधन के मामले में वर्तमान में बर्थिंग सुविधाओं की सीमित उपलब्धता के संदर्भ में सदैव किसी भी सख्ता में जलयान अतिरिक्त प्रभारों का भुगतान करने के लिए तैयार रहेंगे, और यह (विवेकाधीन) शक्तियों के उपयोग की गुंजाइश प्रदान करेगा। चूंकि प्राधिकरण द्वारा इस मुद्दे पर कोई अंतिम विचार नहीं किया गया है, जैसा कि सीएचपीटी और पीपीटी के मामले में किया गया है, अतः यह सीपीटी में प्राथमिकता बर्थ व्यवस्था की मंजूरी या नामंजूरी नहीं करता है। सीपीटी अब तक इससे पूर्व की तरह प्रभार उद्ग्रहीत करना जारी रख सकता है जब तक कि प्राधिकरण सभी पत्तनों द्वारा सामान्य रूप से अपनाए जाने के लिए कोई अंतिम विचार न बना ले। इस कारण से इस संबंध में मानक दरों में विद्यमान उपबन्धों को फिक्स्ड अपरिवर्तित बने रहने की अनुमति दी जाती है।
- (xvi) सामान्यतया यह स्वीकार किया जाता है कि नौकर्षण प्रभारों में आंतरिक नौकर्षण, बाहरी नौकर्षण और डोंकों के भीतर एक स्थानांतरण शामिल हैं। सीपीटी के मानक दरों में यह उपबन्ध स्पष्ट रूप से नहीं किया गया है और स्थानांतरण प्रभारों के केवल कुछ विनिर्दिष्ट अभियानों के मामले में उद्ग्रहीत किए जाने का प्रस्ताव है। नौकर्षण प्रभारों के संदर्भ में आम तौर पर स्वीकृत स्थिति को निर्धारित करने के उद्देश्य से, मानक दरों में यह विनिर्दिष्ट करने के लिए संशोधन किया गया है कि डोंक के भीतर जलयान का एक स्थानांतरण नौकर्षण प्रभारों में शामिल किया गया है और पत्तन की सुविधा के अतिरिक्त बाद के अन्य स्थानांतरणों के लिए मानक दरों में विनिर्दिष्ट दरों पर स्थानांतरण प्रभार देना होगा।

- (xvii) मै0 मर्कैटर लाइन्स से प्राप्त अभ्यावेदन का निर्णय करते समय (मामला सं0 टीएएमपी/108/99-सीपीटी) प्राधिकरण ने सीपीटी को यह निर्देश दिया कि प्रभार लगाए जाने के प्रयोजन हेतु 'तटीय' या 'विदेश जाने वाले' की श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत की स्थिति निर्णायक कारक है और कार्गो का स्वरूप या इसके मूल की इस प्रयोजन हेतु कोई प्रासंगिकता नहीं होगी। यह आदेश पहले ही 25 मई, 2000 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित हो चुका है।

सीपीटी ने अब नौवहन मंत्रालय से प्राप्त एक पत्र का हवाला दिया है जिसमें कहा गया है कि प्राधिकरण द्वारा जारी सदमर्माधीन आदेश की यथासमय जांच की जाएगी और उस समय तक 1986 में दिए गए जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के अनुदेश बकाया देयताओं की वसूली के लिए लागू होंगे। 1986 में जल-भूतल परिवहन मंत्रालय ने पत्तनों को 'डॉक्टर' जलयानों पर, जो विदेशी कार्गो ढोते हैं, भले ही भारतीय पत्तन में 'मदर' जलयान से ट्रांसशिपमेंट हुई हो, विदेश जाने वाले जलयान पर प्रभारों का उद्ग्रहण करने की सलाह दी।

सरकार से प्राप्त इस पत्र को ध्यान में रखते हुए सीपीटी ने तटीय और विदेश जाने वाले जलयानों का वर्गीकरण करने के लिए अपने मानक दरों में ऐसा उपबंध करने का अनुरोध किया है।

इस मुद्दे पर प्राधिकरण द्वारा पहले ही अपने सदमर्माधीन आदेश में कार्रवाई की गई है। आदेश के पैराग्राफ 8(xi) का संगत हिस्सा नीचे दिया गया है —

“संयुक्त सुनवाई में सीपीटी ने संयोजित रूप से जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के इस आशय के एक पुराने पत्र का सदमर्मा दिया है कि ऐसे ‘ट्रांसशिप किए गए’ मामलों को ‘विदेश जाने वाले’ जलयानों के मामलों के रूप में माना जाना चाहिए। यह अनुदेश जलयानों के गलत वर्गीकरण द्वारा उत्पन्न राजस्व की हानि के बारे में एक लेखा परीक्षा आपत्ति का परिणाम प्रतीत होता है। ऊपर जो कहा गया है, उसके परिप्रेक्ष्य में उक्त पत्र में कानूनी स्थिति को सही ढंग से समझा गया नहीं माना जा सकता है। किसी भी स्थिति में सरकार का कोई कार्यकारी परिपत्र इस प्राधिकारी के सांविधिक क्षेत्राधिकार के क्षेत्र को सीमित नहीं कर सकता है।”

प्राधिकरण द्वारा जारी आदेश अर्द्ध-न्यायिक प्रकृति के हैं, और एक बार, भारत के राजपत्र में प्रकाशित होने के बाद, वे प्रवर्तित माने जाते हैं। उन्हें सरकार द्वारा एमपीटी अधिनियम की धारा 54 के अधीन उसकी शक्तियों के प्रयोग में सशोधित किया जा सकता है। सरकार अधिनियम की धारा-11 के अधीन यथा उपबंधित प्राधिकरण को नीतिगत निर्देश भी जारी कर सकती है परंतु इससे पूर्व परामर्श के बाद। वर्तमान मामले में इनमें से कोई भी घटनाक्रम नहीं हुआ है।

इस पृष्ठभूमि में सीपीटी द्वारा उद्धरित पत्र को केवल एक कार्यकारी अनुदेश के रूप में देखा जा सकता है जो प्राधिकरण द्वारा जारी सांविधिक आदेश का अधिक्रमण नहीं कर सकता है। इस वजह से प्राधिकरण के लिए प्रभारों के उद्ग्रहण के प्रयोजन हेतु जलयानों के वर्गीकरण से संबंधित इसके निर्णय की पुनरीक्षा करने का कोई कारण नहीं है। अतः सीपीटी द्वारा इस संबंध में किया गया प्रस्तावित सशोधन अस्वीकृत किया जाता है। सशोधित मानक दरों में प्राधिकरण द्वारा इस संबंध में पहले से किए गए निर्धारण जारी रहेंगे।

- (xviii) जैसा कि ऊपर पैरा 11(vii) के अधीन पहले ही उल्लेख किया जा चुका है, सीपीटी ने इस प्रक्रिया के एक भाग के रूप में पत्तन रेलवे प्रभारों के सशोधन का प्रस्ताव नहीं किया है। इस वजह से पत्तन रेलवे गतिविधि से संबंधित विद्यमान दरों और शर्तों की संवीक्षा हमारे द्वारा नहीं की गई है। उन्हें तब किया जाएगा जब सीपीटी पत्तन रेलवे प्रभारों के सशोधन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करे।
- (xix) सशोधित मानक दरों, प्राधिकरण द्वारा सामान्य अंगीकरण के लिए निर्धारित विभिन्न उपबंधों को समाविष्ट किया गया है। कुछ मुख्य निष्कर्ष निम्नलिखित हैं :

- (क) प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान तथा पतन न्यास द्वारा विलंबित वापसी पर दण्डात्मक ब्याज का उद्ग्रहण।
- (ख) समग्र-सीमा जिस तक कटेनरो पर भंडारण प्रमारो को उद्ग्रहीत किया जा सकता है।
- (ग) 4 घंटे की समग्र-सीमा जिसके आगे बर्थ किराया प्रमार उपाजित नहीं होंगे।
- (घ) प्रमारों के उद्ग्रहण के प्रयोजन हेतु तटीय और विदेश जाने वाले जलयान की परिभाषा।
- (ङ) 20 टन से अधिक भार के पैकेजों पर भारी लिफ्ट प्रमार।
- (च) बिलिंग के प्रयोजन हेतु अमरीकी डालर मूल्यवर्गित प्रमारों के मामले में 30 दिन में एक बार विनिमय दर की पुनरीक्षा।

16. ऊपर उल्लिखित टिप्पणियों और संशोधनों के अधीन और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर सीपीटी के संशोधित दरों के मान को अनुमोदित किया जाता है। सीपीटी के संशोधित दरों के मान की एक प्रति अनुबंध-III के रूप में सलग्न है। इस संशोधन की वैधता अब से दो वर्षों की अवधि के लिए होगी। दूसरे शब्दों में, अगला संशोधन मार्च-अप्रैल, 2003 में किया जाएगा।

17. संशोधित कार्गो-संबद्ध प्रमार और शर्तें भारत के राजपत्र में प्राधिकरण के निर्णयों की अधिसूचना के तत्काल बाद प्रभावी होंगे। संशोधित पोत-संबद्ध प्रमार और शर्तें प्राधिकरण के निर्णय की अधिसूचना के 30 दिन बाद प्रभावी होंगे। कार्गो-संबद्ध प्रमारों और रेलवे प्रमारों पर विशेष दर प्राधिकरण के निर्णय की अधिसूचना के तत्काल बाद प्रभावी होगी और यह इस अधिसूचना से 30 दिन की समाप्ति के बाद पोत-संबद्ध प्रमारों पर लागू होगी।

अनुबन्ध-1

प्रस्तावित और सुझाए गए प्रशुल्क सशोधन के अतर्गत कार्यवाह अधिशेष/घाटे और नियोजित पूँजी पर आय को दर्शाने वाला विवरण

| विवरण | लागत विवरण के अनुसार अधिशेष(+)/घाटा(-) (बिना परिवर्तन) | सीपीटी द्वारा सुझाई गई % वृद्धि | अतिरिक्त आय | आरओसीई | टीएएमपी द्वारा सुझाई गई % वृद्धि | अतिरिक्त आय | आरओसीई | 2001-02 | 2002-03 | 2001-02 | 2002-03 | 2001-02 | 2002-03 | औसत |
|------------------------------------|--|---------------------------------------|----------------|--------|--|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| सीडीएस | | | | | | | | | | | | | | |
| क कार्गो | | | | | | | | | | | | | | |
| (i) पीओएल और द्रव | 79.24 | 82.06 | 80.65 | 11.03 | 414.89 | 0.00 | 147.41 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 132.07 |
| (ii) शुष्क बल्क | -908.73 | -930.52 | -919.63 | 11.04 | 8.84 | 50.00 | -77.67 | 39.04 | 40.05 | 40.05 | 40.05 | 40.05 | 40.05 | -73.51 |
| (iii) ब्रेक बल्क और जहाज तोड़ना | -23.02 | -28.42 | -25.72 | 12.08 | 314.21 | 12.08 | -44.22 | 314.21 | 304.82 | 304.82 | 304.82 | 304.82 | 304.82 | -44.22 |
| (iv) कटेनर | 41.32 | 45.29 | 43.31 | 12.62 | 1273.39 | 0.00 | 454.37 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 357.23 |
| कुल कार्गो | 35.04 | 37.24 | 36.14 | | 2011.33 | | 179.94 | 353.25 | 344.87 | 344.87 | 344.87 | 344.87 | 344.87 | 146.59 |
| ख पीडीएफ | | | | | | | | | | | | | | |
| (i) पायलिटिज | -195.00 | -198.00 | -196.50 | 28.04 | 496.45 | 100.00 | -171.48 | 2068.53 | 2189.70 | 2189.70 | 2189.70 | 2189.70 | 2189.70 | -79.99 |
| (ii) बर्ध किराया | -530.00 | -509.00 | -519.50 | 13 | 154.18 | 100.00 | -98.64 | 989.65 | 1047.24 | 1047.24 | 1047.24 | 1047.24 | 1047.24 | -80.55 |
| (iii) पत्तन देरता | -1665.00 | -1619.00 | -1642.00 | 34.13 | 182.61 | 100.00 | -12.71 | 615.23 | -11.29 | -11.29 | -11.29 | -11.29 | -11.29 | |
| (iv) शुष्क डॉक | -125.00 | -125.00 | -125.00 | 46 | 161.00 | 50.00 | -26.07 | 469.00 | 469.00 | 469.00 | 469.00 | 469.00 | 469.00 | 20.70 |
| कुल पीडीएफ | -483.00 | -485.00 | -484.00 | | 994.24 | | -31.30 | 4142.41 | 4357.56 | 4357.56 | 4357.56 | 4357.56 | 4357.56 | -22.47 |
| जोड़ सीडीएस(कार्गो एव पीडीएफ) | | | | | 3005.57 | | -3.46 | 4495.66 | 4702.43 | 4702.43 | 4702.43 | 4702.43 | 4702.43 | -0.19 |
| ग रेलवे | -781.00 | -810.00 | -795.50 | 0 | 0 | 0.00 | -10.22 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | -10.22 |
| घ संपदा | 714.00 | 958.00 | 836.00 | 0 | 0 | 0.00 | 39.74 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 39.74 |
| जोड़ (सीडीएस) | -88.5 | -83.11 | -85.81 | | 3005.57 | | -2.71 | 4495.66 | 4702.43 | 4702.43 | 4702.43 | 4702.43 | 4702.43 | -0.68 |

प्रस्तावित और सुझाए गए प्रशुल्क संशोधन के अंतर्गत कार्यवार अधिशेष/घाटे और नियोजित पूंजी पर आय को दर्शाने वाला विवरण

| विवरण | लागत विवरण के अनुसार | | सीपीटी | | अतिरिक्त | | आरओसीई | | टीएएमपी | | अतिरिक्त | | आरओसीई | |
|--------------------------------|----------------------|---------|---------|--------------|----------|---------|---------|--------------|---------|---------|----------|--------------|---------|---------|
| | 2001-02 | 2002-03 | औसत | | 2001-02 | 2002-03 | औसत | | 2001-02 | 2002-03 | औसत | | 2001-02 | 2002-03 |
| | अधिशेष(+)/घाटा(-) | | | द्वारा सुझाई | आय | | | द्वारा सुझाई | आय | | | द्वारा सुझाई | आय | |
| | (बिना परिवर्तन) | | | गई % वृद्धि | | | | गई % वृद्धि | | | | गई % वृद्धि | | |
| एचडीसी | | | | | | | | | | | | | | |
| क. कार्गो | | | | | | | | | | | | | | |
| (i) पीओएल | 26.00 | 29.00 | 27.50 | 6.67 | 532.5 | 552.5 | 49.26 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 | 0.00 | 43.46 |
| (ii) द्रव (अन्य) | 45.00 | 25.00 | 35.00 | 0 | 0 | 0 | 43.12 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 | 0.00 | 43.12 |
| (iii) शुष्क बल्क (यांत्रिक) | -50.00 | -55.00 | -52.50 | 7.08 | 275.00 | 275.00 | 13.82 | 7.08 | 275.00 | 275.00 | 275.00 | 7.08 | 275.00 | -13.82 |
| (iv) शुष्क बल्क (परंपरागत) | -26.00 | -32.00 | -29.00 | 1.76 | 44.00 | 46.50 | -13.35 | 1.76 | 44.00 | 46.50 | 46.50 | 1.76 | 44.00 | -13.35 |
| (v) ब्रेक बल्क | 2.00 | 14.00 | 8.00 | 0.75 | 0 | 16.65 | 24.05 | 0.75 | 0.00 | 16.65 | 16.65 | 0.75 | 0.00 | 24.05 |
| (v) कंटेनर | -86.00 | -90.00 | -88.00 | 54 | 316.35 | 316.35 | 7.20 | 54 | 316.35 | 316.35 | 316.35 | 54 | 316.35 | 6.62 |
| कुल कार्गो | -4 | -4 | -4.00 | | 1167.85 | 1207.00 | 22.02 | | 635.35 | 654.60 | 654.60 | | 635.35 | 19.31 |
| ख. पीडीएफ | | | | | | | | | | | | | | |
| (i) पायलिटिज | 27.97 | 21.48 | 24.73 | 30.13 | 1764.00 | 1879.8 | 234.70 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 | 0.00 | 119.45 |
| (ii) बर्थ किराया | -5.99 | 0.83 | -2.58 | 7.49 | 181.46 | 229.77 | 22.26 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0 | 0.00 | 18.14 |
| (iii) पत्तन देयता | -153.28 | -170.80 | -162.04 | 21.92 | 244.49 | 262.01 | -772.99 | 100 | 1608.55 | 1742.56 | 1742.56 | 100 | 1608.55 | -49.76 |
| कुल पीडीएफ | -1.84 | -8.22 | -5.03 | | 2169.95 | 2371.58 | 47.46 | | 1608.55 | 1742.56 | 1742.56 | | 1608.55 | 38.79 |
| जोड़ एचडीसी(कार्गो एवं पीडीएफ) | | | | | 3337.8 | 3578.58 | 27.79 | | 2243.90 | 2397.06 | 2397.06 | | 2243.90 | 23.72 |
| ग. रेलवे | -131 | -143 | -137.00 | 0 | 0 | 0 | -10.18 | 0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0 | 0 | -10.18 |
| घ. संपदा | -115 | -117 | -116.00 | 0 | 0 | 0 | -25.46 | 0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0 | 0 | -25.46 |
| जोड़ एचडीसी | -26.90 | -29.44 | -28.17 | | 3337.8 | 3578.58 | 11.80 | | 2243.90 | 2397.06 | 2397.06 | | 2243.90 | 9.26 |
| सीपीटी (समग्र) | -45.90 | -44.02 | -44.545 | | 6343.37 | 6872.18 | 3.50 | | 6739.53 | 7099.49 | 7099.49 | | 6739.53 | 3.58 |
| सीपीटी (कार्गो एवं पीडीएफ) | | | | | 6343.37 | 6872.18 | 9.83 | | 6739.53 | 7099.49 | 7099.49 | | 6739.53 | 10.08 |

सीपीटी द्वारा सुझाव दी गई और वरों के मान में शामिल की गई
% वृद्धि को दर्शाने वाला विवरण

(लाख रुपये)

| विवरण | टीएमपी द्वारा सुझाई गई % वृद्धि | सीपीटी द्वारा की गई % वृद्धि | सुझाई गई अतिरिक्त आय | सीपीटी द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त आय |
|--------------------------------|--|---------------------------------------|-------------------------|---|
| | | | 2001-02 | 2002-03 |
| सीडीएस | | | | |
| 1) पीओएल और अन्य द्रव बल्क | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2) शुष्क बल्क | 50 | 18.72 | 39.04 | 40.05 |
| 3) ब्रेक बल्क | 11.58 | 11.58 | 314.21 | 304.82 |
| 4) कंटेनर | 0 | 0 | 0 | 0 |
| पायलिटिज | 100 | 88.3 | 2088.53 | 2189.7 |
| बर्थ किराया | 100 | 92.9 | 989.65 | 1047.24 |
| फतन देयताएं | 100 | (*)100 | 615.23 | 651.62 |
| शुष्क डॉक | 50 | 42.24 | 469 | 469 |
| जोड़ सीडीएस(कार्गो एवं पीडीएफ) | | | 4495.66 | 4702.43 |
| रेलवे (सीडीएस) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| संपदा (सीडीएस) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| कुल (सीडीएस) | | | 4495.66 | 4702.43 |
| एचडीसी | | | | |
| पीओएल | 0 | -2.2 | 0 | 0 |
| अन्य द्रव बल्क | 0 | 0 | 0 | 0 |
| शुष्क बल्क (यांत्रिक) | 7.08 | 7.08 | 275 | 275 |
| शुष्क बल्क (हाथ से) | 1.76 | 1.76 | 44 | 46.5 |
| ब्रेक बल्क | 0.75 | 0.75 | 0 | 16.65 |
| कंटेनर | 50 | 50 | 316.35 | 316.35 |
| पायलिटिज | 0 | 0 | 0 | 0 |
| बर्थ किराया | 0 | 0 | 0 | 0 |
| फतन देयताएं | 100 | (*)100 | 1608.55 | 1742.55 |
| जोड़ एचडीसी(कार्गो एवं पीडीएफ) | | | 2243.9 | 2397.5 |
| रेलवे (एचडीसी) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| संपदा (एचडीसी) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| कुल (एचडीसी) | | | 2243.9 | 2397.05 |
| सीपीटी (समग्र) | | | 6739.56 | 7099.48 |
| सीपीटी (कार्गो एवं पीडीएफ) | | | 6739.56 | 7099.48 |

(*) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा संशोधित

अनुबंध—III

कलकत्ता पत्तन न्यास

दरों का मान

सामान्य

1 संक्षिप्त शीर्षक और लागू होना

यहां उल्लिखित महसूलों, देयताओं और दरों के मान कलकत्ता पत्तन न्यास का "दरों का मान" 2001 कहलाएंगे और ये प्रसार कलकत्ता पत्तन न्यास द्वारा दरों के मान के प्रावधानों के अनुसार लगाए जाएंगे ।

2 परिभाषा

इस दरों के मान में जब तक कि संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी —

- (i) निर्यातों के संबंध में 'मूल्यानुसार' का अभिप्राय पोतलदान बिल पर सीमाशुल्क द्वारा स्वीकृत के अनुसार निर्यातों का नौतल पर्यन्त नि शुल्क (एफओबी) मूल्य होगा ।
- (ii) आयातों के संबंध में 'मूल्यानुसार' का अभिप्राय प्रविष्टि बिल पर सीमाशुल्क द्वारा स्वीकृत के अनुसार आयातों का लागत, बीमा और भाड़ा (सीआईएफ) मूल्य होगा ।
- (iii) 'बोर्ड' का अभिप्राय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में उल्लिखित अर्थ के मान होगा ।
- (iv) 'कलकत्ता डॉक सिस्टम (सीडीएस)' का अभिप्राय नेताजी भुसाष डॉक खिदरपुर डॉक, नदी लगरगाह, नदी मूरिंग, बज-बज पेट्रोलियम घाट, अंतर्देशीय पोत घाट और विशेषकर हल्दिया डॉक काम्प्लेक्स के अधीन वाले को छोड़कर सभी अन्य सस्त्रापन ।
- (v) 'कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी)' का अभिप्राय निगम सस्था से होगा और इसमें कलकत्ता डॉक सिस्टम तथा हल्दिया डॉक काम्प्लेक्स शामिल होंगे ।
- (vi) 'स्पष्ट कार्य दिवस' का अभिप्राय उन दिनों से होगा, जोकि कलकत्ता पत्तन न्यास द्वारा घोषित रविवारा और अवकाशों से भिन्न होंगे ।
- (vii) 'तटीय पोत' का अभिप्राय उस पोत से होगा जोकि केवल भारत में स्थित किसी पत्तन या स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में लगा है ।
- (viii) कलकत्ता डॉक सिस्टम के संबंध में 'दिवस' का अभिप्राय किसी दिन 6:30 बजे प्रातः से आरंभ होकर अगले दिन 6:30 बजे प्रातः समाप्त होने वाली अवधि से होगा । हल्दिया डॉक सिस्टम में 'दिवस' का अभिप्राय किसी दिन 6:00 बजे प्रातः से आरंभ होकर अगले दिन 6:00 बजे प्रातः समाप्त होने वाली अवधि से होगा ।
- (ix) 'विलम्बशुल्क' का अभिप्राय दरों के मान में उल्लिखित नि शुल्क अवधि से आगे पत्तन परिसर के भीतर कार्गो और कटेनर के भंडारण के लिए देय प्रसारों से होगा ।

- (x) 'विदेश जाने वाला पोत' का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत से होगा ।
- (xi) 'पूरा लदा हुआ कटेनर (एफसीएल)' का अभिप्राय ऐसे कटेनर से होगा जिसमें केवल एक आयातक/निर्यातक का कार्गो लदा हुआ है ।
- (xii) 'हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी)' का अभिप्राय हल्दिया स्थित ऑयल जेट्टी, अन्य जेट्टियो, घाटो, बर्था और हल्दिया लगरगाह में नदी मूरिंग्स से होगा ।
- (xiii) 'खतरनाक— I, II, III और IV' का अभिप्राय बोर्ड द्वारा समय-समय पर अपनाई गई खतरनाक कार्गो की सूची में खतरनाक I, II, III और IV के रूप में वर्गीकृत कार्गो से होगा ।
- (xiv) 'हैवीलिफ्ट' का अभिप्राय 20 टन (20000 कि०ग्रा०) से अधिक भार वाले किसी पैकेज अथवा सामान से होगा ।
- (xv) 'अवकाश' का अभिप्राय कलकत्ता पत्तन न्यास द्वारा इस प्रयाजनार्थ घोषित अवकाशों से होगा ।
- (xvi) 'कटेनर भार से कम (एलसीएल)' का अभिप्राय एक से अधिक आयातक/निर्यातक के कार्गो वाले कटेनर से होगा ।
- (xvii) 'महीना' का अभिप्राय जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो, अवकाशों सहित 30 लगातार कैलेंडर दिवसों से होगा ।
- (xviii) 'एचडीसी में नौतल और घाटशुल्क प्रभार' का अभिप्राय कार्गो/वस्तु/सामान/पैकेज पर प्रभारों से होगा और इसमें निम्नलिखित में से कोई एक कार्य शामिल होगा —
- (क) पोत से तट/दूसरी ओर माल की उतराई अथवा/दूसरी ओर से पोत में माल का लदान ।
- (ख) पत्तन के क्षेत्राधिकार के भीतर पाइपलाइन द्वारा द्रव कार्गो का प्रेषण/लदान/अंतरण/भेजना ।
- (xix) 'दूसरी ओर प्रेषण/पोतलदान' का अभिप्राय प्रेषण/पोतलदान प्रचालन के समय क्वे में से गुजरे बिना पोत से/में कार्गो की उतराई/लदान के प्रचालन से होगा ।
- (xx) 'शट-आऊट' कार्गो का अभिप्राय पत्तन में रह गए ऐसे निर्यात कार्गो से होगा जिसका पत्तन परिसर में प्राप्त होने पर पोत के नौतल पर लदान नहीं किया जा सकता है ।
- (xxi) 'स्टॉक कार्गो' का अभिप्राय निर्यात दस्तावेजों के बिना पत्तन में पोतलदान के लिए प्राप्त हुए कार्गो से होगा ।
- (xxii) 'टीईयू' का अभिप्राय कटेनर की बीस फुट समान इकाई से होगा ।
- (xxiii) 'पोतातरण' का अभिप्राय अन्य पत्तन गतव्य के लिए समुद्र में जाने वाले पोत/बार्ज से समुद्र में जाने वाले अन्य पोत/बार्ज में कार्गो/कटेनर के अंतरण से होगा ।
- (xxiv) 'घाटशुल्क' का अभिप्राय कार्गो/वस्तु पर प्रभारों से होगा और इसमें निम्नलिखित में से कोई एक अथवा एक से अधिक कार्यों का संयोजन शामिल होगा —
- (क) क्वे में हुक खोलना/बाधना,

- (ख) हुक स्थल और स्टैकिंग स्थल के बीच कार्गो का परिवहन और वहा पर उतराई अथवा विलोमत,
 - (ग) खंड 5 में विनिर्दिष्ट को छोड़कर पुनः स्टैकिंग का एक प्रचालन,
 - (घ) प्रमारो के सही मूल्यांकन के लिए सीपीटी द्वारा किया गया वजन/माप,
 - (ङ) खंड 5 में विनिर्दिष्ट को छोड़कर सुपुर्दगी/प्राप्ति के लिए वाहन/वैगन में/से लदान/उतराई का एक प्रचालन,
 - (चि) पत्तन के क्षेत्राधिकार के भीतर पाइपलाइन द्वारा द्रव कार्गो का प्रेषण/लदान/अंतरण/भेजना ।
- (xxv) 'सप्ताह' का अभिप्राय अवकाशों सहित सात लगातार कैलेंडर दिवसों से होगा ।

3. मूल्यांकन के सामान्य सिद्धांत

- (i) भार पर प्रभार्य दरें हैवीलिफ्ट के मामले में प्रत्येक पैकेज/वस्तु के सकल भार पर और गैर-हैवीलिफ्ट के मामले में संपूर्ण परेषण पर लगाई जाएगी ।
- (ii) प्रभार्य न्यूनतम भार एक टन होगा, यद्यपि सकल भार एक टन से कम हो सकता है, जहां सकल भार 100 कि०ग्रा० के सही गुणक में नहीं है, उसे 100 कि०ग्रा० के अगले उच्चतर गुणक में पूर्णांकित किया जाएगा ।
- (iii) किसी भी एक परेषण पर देय सभी प्रमारों का मूल जोड़ न्यूनतम 85/-रुपए होगा ।
- (iv) भार को छोड़कर किसी अवधि/इकाई के लिए लागू दरें उस अवधि/इकाई के भाग के लिए भी लागू होंगी ।
- (v) खंड 23 की टिप्पणी VII के अंतर्गत विनिर्दिष्ट लैश बार्ज को छोड़कर सीडीएस में बार्ज/बोट के लदान/उतराई के लिए यदि पत्तन उपस्कर का प्रयोग किया जाता है तब खंड 19.1 में विनिर्दिष्ट के अनुसार उपस्कर किराया प्रमार लगाया जाएगा ।
- (vi) जहां एचडीसी का उपस्कर और मजदूर का प्रयोग किए बिना क्वे के माध्यम से एचडीसी में कार्गो का बार्जों/नावों/फ्लैटों में/से लदान/उतराई की जाती है तब सामान्य 'नौतल' प्रमारों का 50% लगाया जाएगा । तथापि, एचडीसी द्वारा उपस्कर सहायता के मामले में उपस्कर किराया प्रमार 'दरों के मान' के अनुसार अतिरिक्त तौर पर वसूल किए जाएंगे ।
- (vii) जहां विनिर्दिष्ट हो अथवा जहां पोतस्वामी/स्टीमर एजेंट ऐसे प्रमारों का भुगतान करने के लिए सहमत हों, को छोड़कर, वहां पर कार्गो-संबद्ध प्रमार कार्गो के स्वामी अथवा उनके निकासी एव अग्रेषण एजेंटों पर लगाए जाएंगे ।
- (viii) सीडीएस में एफसीएल कंटेनर पर बॉक्स दर प्रमार परेषक/परेषिती/उनके सी एड एफ एजेंट से वसूल किए जाएंगे और एलसीएल कंटेनर तथा खाली कंटेनर के लिए बाक्स दर कंटेनर एजेंटों/मेन लाईन आपरेटर/स्टॉट चार्टर से वसूल की जाएगी । कंटेनर में आयात कार्गो पर विलंब शुल्क कार्गो स्वामी अथवा उनके एजेंटों पर लगाया जाएगा । लंदे हुए आयात अथवा खाली कंटेनरों के मामले में कंटेनरों (केवल बॉक्स) पर भंडारण प्रमार और लंदे हुए निर्यात कंटेनरों (कार्गो सहित) पर भंडारण प्रमार एमएलओ पर लगाए जाएंगे । पोतवर्षिक के अपने

कटेनरो पर विलब शुल्क परेषिती/परेषक अथवा उनके एड एफ एजेटो पर लगाया जाएगा। यदि तथापि कुछ कारणों से निर्यात/स्टॉक कागस को कटेनरो से उतारा जाता है, तो परेषक अथवा उनके एजेटो द्वारा बाद में इसका निपटारा किया जाता है, तब विलब शुल्क जैसी ही स्थिति हो, इस दर्जे के मान के भाग। के खंड 64 में विनिर्दिष्ट दरे के अनुसार प्रेषक अथवा उनके एजेटो से वसूल किया जाएगा।

- (ix) कटेनरो पर भंडारण प्रमाण अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए गए हैं। तथापि ऐसे मामलों में प्रमाण अमरीकी मुद्रा के सीपीटी द्वारा समय-समय पर विनिर्दिष्ट किए जाने के अनुसार स्टेट बैंक ऑफ मैसूर अथवा किसी राष्ट्रीयकृत बैंक की बाजार क्रय टीटी) दर पर परिवर्तन के पश्चात भारतीय रुपए में वसूल किए जाएंगे। लागू विनिमय दर और आयात कटेनरो के मामले में प्रलेख की तारीख तक निर्यात कटेनरो के मामले में पत्तन क्षेत्र में कटेनरो के आगमन की तारीख को इस प्रयोजनार्थ माना जाएगा।
- (x) पोत सबद्ध प्रमाण पोतस्वामियों/स्वायत्त एजेटों पर लगाए जाएंगे। जहां कहीं दरे अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं वहां प्रमाण अमरीकी मुद्रा के सीपीटी द्वारा समय-समय पर विनिर्दिष्ट किए जाने के अनुसार स्टेट बैंक ऑफ मैसूर अथवा किसी राष्ट्रीयकृत बैंक की बाजार क्रय (टीटी) दर पर परिवर्तन के पश्चात भारतीय रुपए में वसूल किए जाएंगे। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश की तारीख को ऐसे परिवर्तन की तारीख माना जाएगा।
- (xi) उन सभी मामलों में जहां प्रमाण अमरीकी डॉलरों में लगाए गए हैं वहां विनिमय दर की पत्तन के भीतर कटेनरो के तीन दिन से अधिक ठहरने के लिए भंडारण प्रमाणों के सबद्ध में अथवा पत्तन के भीतर पोतों के 30 दिन से अधिक ठहरने के लिए पोत सबद्ध प्रमाणों के सबद्ध में प्रारम्भ में अपनाई गई लागू विनिमय दर की तारीख से 30 दिन में एक बार समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रभावी उचित विनिमय दर के अर्थ में भावी प्रभाव से बदल जाएगा।
- (xii) जब कोई पोत किसी बर्थ/डॉक बॉय/नदी मूरिंग/लगरगाह के बीच यात्रा करता है तब बर्थ किराया अथवा बॉय अथवा मूरिंग अथवा लगरगाह प्रमाण दोनों स्थलों पर रुकने की 3 घंटे की अवधि को ऐसे 8 घंटे की अवधि के खंड के आरम्भ में लागू दर के अनुसार लगाए जाएंगे।
- (xiii) जहां किसी डॉक सिस्टम के लिए विशिष्ट दरे नहीं दी गई हैं तब अन्य डॉक सिस्टम में लागू दरे लगाई जाएंगी।
- (xiv) नमूने सूचीपत्रों अन्य सामानों जिनके लिए शिपिंग कंपनियां कोई भात-याडा नहीं लगाती और जिन पर सीमा-शुल्क देय नहीं होता राजनयिक डॉक चैले पोत कर्मचारी सामान और सीपीटी के लिए सभी सामानों पर सभी कार्गो सबद्ध प्रमाणों के भुगतान से छूट प्राप्त होगी।
- (xv) सीपीटी के क्रफ्टो/पोतों के नावतल पर आपूर्ति किए गए सामान/वस्तुओं पर कोई प्रमाण नहीं लगाया जाएगा।
- (xvi) पत्तन कार्यचारिया द्वारा हड़ताल किए जाने के कारण सुपुर्दगी न होने पर उस दिन/उन दिनों के लिए कोई विलब शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा बशर्ते कि आयातक अथवा उसका प्राधिकृत एजेट हड़ताल आरम्भ होने से पहले सभी पत्तन प्रमाणों के भुगतान पर सुपुर्दगी के लिए आवेदन पत्र जमा करा देता है।
- (xvii) अनुकूल ज्वार-भाटा और मौसम स्थितियों के अनुसार पोत के मास्टर/एजेट द्वारा पोत के प्रस्थान को तैयारी का सकंत दिए जाने के पश्चात चार घंटे से अधिक के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा। बर्थ किराया की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा और मौसम स्थिति की कमी के कारण प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी। गलत सकंत देने पर एक दिन के बर्थ किराए का दंड लगाया जाएगा।

- (xviii) सभी प्रभारों का प्रचालन से पूर्व अथवा पत्तन सेवाएँ/सुविधाएँ प्राप्त करने से पहले भुगतान करना होगा। तथापि जहाँ पत्तन प्रभार प्रचालन के पश्चात् अथवा सेवाएँ/सुविधाएँ प्राप्त करने के पश्चात् देय हैं अथवा कम वसूल किए गए हैं तब प्रयोक्ता को 24% प्रतिवर्ष की दर पर दण्डात्मक ब्याज का भुगतान करना होगा। यदि भुगतान कलकत्ता पत्तन न्यास द्वारा बिल/माग पत्र जारी करने की तारीख से 20 दिन के भीतर नहीं किया जाता है। इसी प्रकार कलकत्ता पत्तन न्यास 24% प्रतिवर्ष की दर पर दण्डात्मक ब्याज का भुगतान करेगा, यदि वापसी अदायगी प्रचालन के पूरा होने अथवा सेवाएँ/सुविधाएँ प्राप्त करने अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने के 20 दिन के भीतर, जो भी बार में हो, नहीं की जाती है।
- (xix) घाटशुल्क/नौतल और घाटशुल्क अनुसूची में विनिर्दिष्ट न की गई श्रेणियों के अंतर्गत किसी कार्गो का वर्गीकरण करने से पहले उन अनुसूचियों में उल्लिखित किन्हीं विशेष श्रेणियों के अंतर्गत वर्गीकृत किए जा सकने वाले कार्गो का पता लगाने के लिए संबंधित सीमाशुल्क वर्गीकरण का उत्प्रेषण किया जाएगा।
- (xx) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस के साथ भारतीय पताका वाला विदेश जाने वाला पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (ख) विदेशी पताका वाला विदेश जाने वाला पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरों की प्रसूती पोत द्वारा तटीय कार्गो का लदान आरम्भ करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा की जाएगी। इसी प्रकार ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरों पोत द्वारा उत्तराई प्रचालन पूरा करने तक के लिए ही वसूल की जाएगी उसके तत्काल तत्पश्चात् माल उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेश जाने वाले पोत की दरें वसूल की जाएगी।
- (घ) महानिदेशक नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस जल नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के वास्ते कोई अन्य दस्तावेज आवश्यक नहीं होगा।

भाग— I

सीडीएस में ब्रेक बल्क और बल्क कार्गो पर प्रभार

4. घाटशुल्क .

4.1 सीडीएस में प्रहस्तन किए गए कार्गो (अंतर्देशीय पोत घाटों को छोड़कर) पर घाटशुल्क निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा:—

| क्रम सं० | विवरण | प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपयों में दर |
|----------|--|---|
| (क) | पाइपलाइन के माध्यम से प्रहस्तन किया गया द्रव/गैस | |
| 1. | कच्चा तेल, पीओएल/पीओएल पदार्थ, सीबीएफएस या कोई अन्य द्रव, जिसका ज्वलन बिन्दु 23° से० (73.4° फा०) और अधिक हो, पोत के बकर | 85-00 |
| 2. | पीओएल/पीओएल पदार्थ या कोई अन्य द्रव, जिसका ज्वलन बिन्दु 23° से० (73.4° फा०) से कम हो | 175-00 |
| 3. | एलपीजी | 150-00 |
| 4. | वनस्पति तेल | 50-00 |
| 5. | शीरा | 30-00 |
| 6. | तेजाब, वसायुक्त तेजाब, खनिज तेल, वसा एल्कोहल, ऊपर उल्लेख न किया गया कोई अन्य द्रव | 85-00 |
| (ख) | यांत्रिक प्रणाली से भिन्न अन्य द्वारा प्रहस्तन किया गया कार्गो | |
| 7. | साधारण नमक | 20-00 |
| 8. | कोकिंग कोयला, सभी प्रकार का कोयला, पेट्रोलियम/धात्विक या किसी प्रकार का कोक/चूना | 90-00 |
| 9. | मिल स्केल, मेग्नेसाइट, ग्रेनाइट, एल्यूमीनियम, ब्लॉक माइका, माइका स्क्रेप/छीजन/छोटे टुकड़े/चूर्ण, सभी प्रकार की स्क्रेप, खली, हड्डी और हड्डी चूरा, फायरब्रिक और अन्य रिफ्रेक्ट्री सामग्री, भूसी, एल्यूमीनियम हाइड्रेट, कच्चा लोहा, स्पज लोहा, सीआई वस्तुएं, अखबारी कागज | 100-00 |
| 10. | रॉक फास्फेट, सल्फर, असफाल्ट, पिच (कोलतार पिच सहित) पाइपलाइन से भिन्न द्वारा प्रहस्तन किए गए द्रव, पोत के बकर और विनिर्दिष्ट न किए गए अन्य शुष्क बल्क माल | 120-00 |
| 11. | गेहूं, धावल, चीनी, दाले, अनाज और उसके उत्पाद, बुलार गेहूं, कॉर्न, सोया ब्लैंड, दूध पाउडर, प्राकृतिक झरना पानी, जहाज का भंडार/वस्तुएं/सामान, तैयारशुदा उर्वरक, सोडा (कार्बेटिक या एश), सीमेंट, सीसा सांद्रण | 130-00 |
| 12. | जूट, टाट, जूट कंडीज/छीजन, हैम्प, सूती घागा/टिक्स्ट/छीजन और अन्य वनस्पति रेशे, जूट कारपेट का अस्तर, काला कार्बन, कच्ची औषधि | 135-00 |
| 13. | लोहा और इस्पात, पाइप और ट्यूब तथा लट्टे | 150-00 |

- 14 कच्ची ऊन सिंथेटिक रेशिन कच्चा/फाइबर ऐस्बेस्टोस सिंथेटिक धागा/चिथड़े,
सूती टुकड़ों का सामान, रद्दी कागज, लकड़ी की लुग्दी, प्लाईवुड, शेल लाख
सीड लाख, खाल और चमड़ी, चमड़ा, हौजरी का सामान, वस्त्र 200-00
- 15 तटीय कार्गो से भिन्न पर मूल्यानुसार आधार पर लगाए गए प्रभार
- (क) समुद्री उत्पाद, ऊनी दरी, ऊनी धागा/फ्रेब्रिक/कटिंग मूल्यानुसार
0.3%
- (ख) उल्लेख न की गई सभी धातुओं के इन्वॉट्स, चाय एवं काफी और मूल्यानुसार
उल्लेख न किए गए सभी अन्य निर्यात कार्गो 0.5%
- (ग) उल्लेख न किए गए सभी अन्य निर्यात कार्गो मूल्यानुसार
0.5%
- 16 उल्लेख न किए गए सभी तटीय कार्गो 100-00
- 4.2 जब किसी पत्तन उपस्कर (पोत पर कार्यरत तटीय क्रेन को छोड़कर) के प्रयोग के बिना संपूर्ण परेषण (जेट्टी चालान/डॉक चालान मात्रा) की उतराई पर सीधे सुपुर्दगी की जाती है अथवा ट्रकों से सीधे लदान किया जाता है, तब घाटशुल्क पर 10% की छूट दी जाएगी। यदि परेषण के किसी भाग के लिए पत्तन उपस्कर उपनब्ध कराया जाता है, तब ऐसी कोई छूट नहीं दी जाएगी। इस प्रयोनार्थ, परेषक/निर्यातक या उनके सी एड एफ एजेंटों को पत्तन प्रभारों का भुगतान करते समय जेट्टी/डॉक चालान में यह घोषणा करनी पड़ेगी कि वे समय परेषण की सीधे सुपुर्दगी लेना चाहते हैं/सीधे पोत में लदान करना चाहते हैं।
- 4.3 दूसरी ओर प्रेषण/पोतलदान के मामले में दरो के मान के खंड 4.1 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट के अनुसार द्रव/एलपीजी कार्गो को छोड़कर कार्गो पर घाटशुल्क का 70% दूसरी ओर के लिए प्रभार के रूप में लगाया जाएगा। तथापि, यदि ऐसा कार्गो दूसरी ओर प्रेषण के बाद किसी बर्थ पर उतारा जाना है अथवा दूसरी ओर पोतलदान से पहले किसी बर्थ पर लादा जाता है, तब दो प्रचालनों के लिए एकल घाटशुल्क लगाया जाएगा।
- सीडीएस में अतर्देशीय पोत घाटो पर लदान/उतराई के लिए कार्गो पर कोई घाट महसूल नहीं लगाया जाएगा, जिस पर उपर्युक्त के अनुसार दूसरी ओर के लिए प्रभार लगाए जा चुके हैं।
- 4.4 दरो के मान के खंड 4.1 के अनुसार दूसरी ओर प्रेषित/पोतलदान किए गए द्रव कार्गो/एलपीजी पर घाटशुल्क का 50% लगाया जाएगा। सीडीएस अथवा एचडीसी में से किसी एक पर पत्तन के क्षेत्राधिकार के भीतर दूसरी ओर पोतलदान से पूर्व किसी बर्थ/स्थान पर दूसरी ओर उतारे या लादे जाने के बाद किसी बर्थ/स्थान पर यदि ऐसा कोई कार्गो उतारा जाता है, तब खंड 4.1 के अनुसार 50% घाटशुल्क अथवा खंड 15.1 के अनुसार नौतल और घाटशुल्क प्रभार का 50%, जैसी भी स्थिति हो, अतिरिक्त तौर पर लगाया जाएगा।
- 4.5 सीडीएस में क्वे/जेट्टी के माध्यम से उतारे गए और लदान किए गए पोतातरण कार्गो पर खंड 4.1 के अंतर्गत लागू प्रभारों का 15 गुना लगाया जाएगा।
- सीडीएस में भूरिंग्स/लगरगाहों में कार्गो पोतातरण पर खंड 4.1 के अंतर्गत लागू प्रभारों का 50% लगाया जाएगा।
- 4.6 पत्तन परिसर से वापस लिए गए शट-आऊट कार्गो पर घाटशुल्क का 50% लगाया जाएगा। पार्टी के वाहन पर लदान के लिए अथवा द्वार पर सुपुर्दगी प्रभार के रूप में कोई असंग प्रभार नहीं लगाया जाएगा। शट-आऊट कार्गो पर कोई अतिरिक्त घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा, यदि उसका पत्तन-परिसर से हटाए बिना बाद में पोत में लदान कर दिया जाता है।

- 4.7 विनिर्दिष्ट न किया गया कार्गो, जो कि नीलामी/निविदा द्वारा/अथवा अन्यथा बेच दिया जाता है और जिसके लिए सीआईएफ/एफओबी मूल्य उपलब्ध नहीं है, तब प्रतिटन या उसके भाग के लिए 200/-रुपए की दर पर घाटशुल्क लगाया जाएगा ।
- 4.8 हल्दिया और सीडीएस अथवा किसी अन्य स्थल से सीडीएस अथवा विलोमत के बीच पाइपलाइन द्वारा अंतरित किए गए द्रव कार्गो पर सीडीएस में घाटशुल्क का 50% लगाया जाएगा ।
- 4.9 आयातक/निर्यातक को सीडीएस के माध्यम से उनके द्वारा प्रहस्तन किए गए प्रत्येक कार्गो के आधार पर घाटशुल्क पर एक वित्तीय वर्ष के दौरान निम्नानुसार छूट प्रदान की जाएगी —

| कार्गो का स्वरूप | प्रहस्तन किया गया टनभार | लागू घाटशुल्क पर |
|---|------------------------------|------------------|
| (क) कोकिंग कोयला, चीनी, दालें, गेहूँ, धावल, जूट एवं जूट उत्पाद, लोहा और इस्पात, लट्ठे, सल्फर, रॉक सल्फेट, तैयारशुदा उर्वरक, वनस्पति तेल, सीआई वस्तुएं, एलपीजी | 75,000 टन तक | शून्य |
| | 75,001 से 1,00,000 टन तक | 10% |
| | 1,00,000 टन से अधिक | 15% |
| (ख) कच्चा तेल, पीओएल और इसके उत्पाद | 40,00,000 टन तक | शून्य |
| | 40,00,001 से 75,00,000 टन तक | 10% |
| | 75,00,000 टन से अधिक | 15% |

टिप्पणी: उपर्युक्त छूट प्राप्त किए गए थुपुट के समर्थन में आयातकों/निर्यातकों द्वारा दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने पर प्रत्येक वित्तीय वर्ष (अर्थात् 1 अप्रैल से 31 मार्च तक) के अंत में घाटशुल्क की वापसी के रूप में प्रदान की जाएगी ।

5. लिफ्टिंग प्रभार

- 5.1 उतराई पर ढेर लगाने अथवा पोतलदान के लिए लिफ्टिंग के सिवाय किसी अन्य प्रचालन के लिए अथवा सुपुर्दगी/प्राप्ति/पुनः ढेर लगाने के समय यदि पत्तन उपस्कर का प्रयोग किया जाता है तो 5 टन और उससे अधिक भार वाले पैकेजों/सामानों पर खंड-4 के अनुसार घाटशुल्क के अलावा लिफ्टिंग प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाए जाएंगे —

| क्रम सं० | विवरण | प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपये में दर |
|----------|--|--|
| (1) | 5 टन और 10 टन तक भार वाले सामान/पैकेज | 100 00 |
| (2) | 10 टन से अधिक और 20 टन तक भार वाले सामान/पैकेज | 200 00 |
| (3) | 20 टन से अधिक और 40 टन तक भार वाले सामान/पैकेज | 400 00 |
| (4) | 40 टन से अधिक भार वाले सामान/पैकेज | 800 00 |

- 5.2 खंड-2 (XXIV) के अंतर्गत परिभाषित के अनुसार 'घाटशुल्क' के अधीन शामिल प्रचालनों को छोड़कर 5 टन से कम भार वाले पैकेजों/सामानों के लदान/उतराई/पुनः ढेर लगाने के किसी भी अतिरिक्त कार्य पर प्रति टन या उसके भाग के लिए 60 रुपये की दर पर अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा, यदि वह कार्य पत्तन श्रमिकों/उपस्कर द्वारा किया जाता है ।

6. कार्गो पर विलंब शुल्क

6.1 यदि कोई आयात कार्गो रविवार या अवकाश के दिन या किसी दिन की दूसरी अथवा तीसरी पाली में उतारा जाता है, तब अगला कार्यदिवस माल उतारने की तारीख माना जाएगा ।

6.2 आयात कार्गो निम्नलिखित अवधि के लिए विलंबशुल्क मुक्त माना जाएगा -

| क्र.सं० | विवरण | विलंब शुल्क मुक्त अवधि |
|---------|--|--|
| (क) | खतरनाक- I कार्गो | माल उतारने की तारीख |
| (ख) | सल्फर को छोड़कर खतरनाक-II, III और IV | माल उतारने की तारीख के बाद एक स्पष्ट दिन |
| (ग) | नेपाल और भूटान के लिए गैर-खतरनाक कार्गो | माल उतारने की तारीख के बाद सात स्पष्ट दिन |
| (घ) | सभी अन्य गैर-खतरनाक कार्गो, सल्फर, ऐस्बेस्टॉस, जिनका कंटेनर में आयात किया गया और पत्तन में उतारे बिना सुपुर्द किया गया । | माल उतारने की तारीख के बाद तीन स्पष्ट दिन |
| (ङ) | मिशनरीज ऑफ चेरिटी द्वारा आयातित कार्गो | माल उतारने की तारीख के बाद तीस दिन |
| (च) | गैर-खतरनाक पोतातरण | माल उतारने की तारीख के बाद बारह स्पष्ट कार्यदिवस |
| (छ) | एलसीएल कंटेनर में कार्गो | कंटेनर उतारने की तारीख के बाद सात स्पष्ट कार्यदिवस |

6.3 आयात कार्गो पर विलंबशुल्क बिना विलंबशुल्क की अवधि के समाप्त होने के बाद निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा-

| क्र सं | कार्गो का विवरण | प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपयों में दर |
|--------|---|---|
| (1) | सभी प्रकार की स्क्रैप, खाद्यान्न, चीनी, दाले, बुलार गेहूँ, कर्न सोया ब्लेंड, दूध पाऊडर, रॉक फास्फट, लट्ठे, फ्लाईवुड, अनाज और उनके उत्पाद, भूसी वनस्पति तेल | 40 00 |
| (2) | रद्दी कागज, पोत के लिए समान, अखबारी कागज, नौभार, ऊन, सिंथेटिक रेसिन, सीमेंट, लकड़ी की लुगदी, तैयारशुदा उर्वरक, कच्चा लोहा, स्पज लोहा, कोयला, एथरासाइट कोयला, कोकिंग कोयला, पेट्रोलियम कोक या अन्य कोक/कोयला | 75 00 |
| (3) | सभी अन्य गैर-खतरनाक कार्गो, सल्फर और ऐस्बेस्टॉस, जिन्हें पत्तन में उतारे बिना कंटेनर में सुपुर्द किया गया है । | 100 00 |
| (4) | उपर्युक्त क्रम सं० 1, 2 और 3 में उल्लिखित को छोड़कर श्रेणी-II, III और IV के सभी खतरनाक कार्गो | 140 00 |
| (5) | श्रेणी-I वाले सभी खतरनाक कार्गो | 170 00 |

6.4 खतरनाक-I श्रेणी से भिन्न निर्यात या स्टॉक कार्गो पर कोई विलंबशुल्क नहीं लगाया जाएगा, यदि वह कार्गो उसकी प्राप्ति के 30 दिन के भीतर पोत में लाद दिया जाता है । 30 दिन के बाद ऐसे कार्गो पर विलंबशुल्क कार्गो की प्राप्ति से लेकर उसके पोतलदान की तारीख तक प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए 50/-रुपए प्रति टन की दर पर लगाया जाएगा ।

कार्गो का पोतलदान न किए जान पर और डॉक से बाहर शट-आऊट अथवा अन्यथा के रूप में ले जाए जाने पर विलंबशुल्क कार्गो की प्राप्ति से लेकर पत्तन परिसर से हटाए जाने की तारीख तक प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए 200/-रुपए प्रति टन की दर पर लगाया जाएगा ।

- 6.5 खतरनाक—। श्रेणी का निर्यात कार्गो केवल सीधे पोतलदान के लिए प्राप्त किया जाएगा। ऐसे कार्गो पर उसकी प्राप्ति की तारीख में पोतलदान न किए जाने पर विलंबशुल्क कार्गो प्राप्ति की तारीख के अगले दिन से लेकर कार्गो के पोतलदान अथवा पत्तन परिसर से हटाने की तारीख तक प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 170/-रुपए प्रति टन की दर पर लगाया जाएगा।
- 6.6 किसी कार्गो/वस्तु के न तो निर्यात और न ही आयात तथा न ही पोतलदान के लिए स्टॉक के रूप में प्राप्त होने पर विलंबशुल्क कार्गो के प्राप्त होने की तारीख से लेकर पत्तन परिसर से हटाए जाने की तारीख तक प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 40/-रुपए प्रतिटन की दर पर लगाया जाएगा।
- 6.7 कार्गो के नीलामी या निविदा या निजी करार या किसी अन्य तरीके से बेचे जाने पर विलंबशुल्क कार्गो को सुपुर्दगी के लिए उपलब्ध कराए जाने की तारीख के बाद 7 दिन के स्पष्ट कार्यचालन दिवसों का निःशुल्क समय देने के बाद खंड 63 में उल्लिखित दर पर लगाया जाएगा।

7 दुलाई

- 7.1 सीपीटी के ट्रेलर/परिवहन द्वारा दुलाई किए गए पर निम्नलिखित प्रभार लगाए जाएंगे—

| क्र.सं. | विवरण | प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपयों में दर |
|---------|---|---|
| (1) | किसी बर्थ/शेड/यार्ड से उसी डॉक में अन्य बर्थ/शेड/यार्ड तक | 35.00 |
| (2) | किसी बर्थ/शेड/यार्ड के डॉक बाड़े से अन्य डॉक तक | 50.00 |
| (3) | घाटशुल्क में शामिल न किए गए किसी अन्य परिवहन कार्य के लिए | 60.00 |

टिप्पणी:— क्रम सं० 2 के सबध में -- कपीडी-। (पूर्व), कपीडी-। (पश्चिम), कपीडी-।।, कोयला डॉक और एनएसडी/जीआरजे में से प्रत्येक को अलग-अलग डॉक बाड़ा माना जाएगा।

- 7.2 यदि कार्गो का मार्गरक्षण सीपीटी कर्मचारियों द्वारा किया जाता है, तब कर्मचारियों को बुक करने का प्रभार खंड-19 में उल्लिखित के अनुसार लगाया जाएगा।

8 घाट महसूल

- 8.1 अंतर्देशीय पोत घाटों पर कार्गो के लदान/उत्तराई और क्राफ्ट रखने के लिए प्रभार निम्नलिखित दर पर लगाए जाएंगे—

| क्र.सं. | विवरण | रुपयों में दर |
|---------|--------------------------------|---|
| (1) | कार्गो पर | प्रति टन या उसके भाग के लिए 20.00 रुपए |
| (2) | नॉन-प्रोपेल्ड क्राफ्ट पर | |
| (i) | 10 घन मीटर क्षमता तक वाले | प्रति क्राफ्ट प्रति दिन या उसके भाग के लिए 15.00 रुपए |
| (ii) | 10 घन मीटर से अधिक क्षमता वाले | प्रति क्राफ्ट प्रति दिन या उसके भाग के लिए 40.00 रुपए |
| (iii) | प्रोपेल्ड क्राफ्ट पर | प्रति क्राफ्ट प्रति दिन या उसके भाग के लिए 70.00 रुपए |

टिप्पणी (i) ऐसे किसी कार्गो पर कोई घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा, जिस पर खंड 43 के अनुसार दूसरी ओर प्रेषण/पोतलदान के लिए प्रभार लगाया जा चुका है।

(ii) डॉक के भीतर अंतर्देशीय पोत घाटों पर कार्यरत क्राफ्ट पर कोई घाट महसूल नहीं लगाया जाएगा, जिसके सबध में दरों के मान के खंड -26 के अनुसार डॉक महसूल और ठहरने संबंधी प्रभार लगाए जा चुके हैं।

भाग— II

सीडीएस में प्रहस्तन किए गए कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर प्रभार

9 सीडीएस के कंटेनर टर्मिनल, जिसमें 7/8 एनएसडी का प्रचालनात्मक क्षेत्र और वेस्ट लिंक गेट और 8 एनएसडी गेट के क्षेत्रों सहित इसका पृष्ठभाग क्षेत्र शामिल हैं, में प्रहस्तन किए गए कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाए जाएंगे —

| क्र स | सेवा | प्रकार | दर प्रति टीईयू | टिप्पणिया |
|----------|--|---|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | क्वे पर कंटेनर का हुक खोलना, हुक प्वाइंट से कंटेनर यार्ड तक बुलाई, वहां पर उतराई और सुपुर्दगी के लिए लिफ्ट आन अथवा पोर्ट सीएफएस को बुलाई के लिए सीपीटी ट्रेलर पर लिफ्ट ऑन अथवा निर्यात के मामले में विलोमत | क) खतरनाक—। कार्गोयुक्त आयात लदान कंटेनर ख) आयात श्रेणी । लदान ग) अयात श्रेणी ।। लदान घ) निर्यात श्रेणी । लदान ङ) निर्यात श्रेणी ।। लदान च) निर्यात श्रेणी ।।। लदान छ) खाली | 7,000 /— 5,500 /— 6,000 /— 3,800 /— 4,500 /— 6,000 /— 750 /— | i) दर में कंटेनर तथा कार्गो पर भी घाट शुल्क शामिल है तथा यह प्रत्यक्ष हस्तांतरण/सुपुर्दगी/नौवहन के मामले में भी लागू है । खतरनाक—। कार्गो से लदे हुए कंटेनर के मामले में अग्निशमन कर्मियों के नियोजन के लिए कोई पृथक् प्रभार नहीं लगाए जाएंगे । आयात श्रेणी । का अभिप्राय निम्नलिखित से लदे हुए कंटेनर हैं — ii) (क) रद्दी कागज, न्यूजप्रिंट, वनस्पति तेल (ख) सीपीटी द्वारा राहत एजेंसियों के रूप में सूचीबद्ध संगठन के लिए उपहार पारेषण जिन पर सीमाशुल्क की छूट प्राप्त है । iii) आयात श्रेणी—।। का अभिप्राय आयात श्रेणी । में उल्लिखित के अतिरिक्त कार्गो से लदा हुआ कंटेनर है । iv) निर्यात श्रेणी—। का अभिप्राय निम्नलिखित से लदे हुए कंटेनर हैं — (क) जूट, बोरिया, जूट कैंडिया/रद्दी/टिक्स्ट/कतरन, जूट कार्पेट का अस्तर (ख) सीआई सामान (ग) कच्ची औषधिया/सूखे फूल/फल/पौधे |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|----|--|--|---------------------------|---|
| | | | | <p>(घ) फायरब्रिक्स/रिफ्रेक्टरी सामग्री</p> <p>(ङ) सूत/सूती धागा/टिक्सट/रद्दी</p> <p>v) निर्यात श्रेणी- II का अभिप्राय है निर्यात श्रेणी- I में उल्लिखित के अतिरिक्त दरो के मान के भाग- I के खंड 4.1 के क्र. 7 से 13 के अधीन सूचीबद्ध कार्गो से लदे हुए कंटेनर</p> <p>vi) निर्यात श्रेणी- III का अभिप्राय है निर्यात श्रेणी- I और II में उल्लिखित के अतिरिक्त कार्गो से लदे हुए कंटेनर।</p> <p>vii) 'आयात' में तटीय कार्गो कंटेनर की उतलाई और 'निर्यात' में तटीय कार्गो कंटेनरों का लदान शामिल है।</p> |
| 2 | कंटेनर यार्ड से पतन सीएफएस में बुलाई, खाली करने के बाद खाली कंटेनरों की खाली यार्ड में बुलाई और वहाँ पर खाली कंटेनरों का लिफ्ट आफ अथवा विलोमतः | | 3,000/- | दर में उपस्कर की सेवाएँ, लिपिकीय प्रभार, पतन और सीडीएनबी श्रमिक शामिल हैं। |
| 3. | क्र.स. 1 में शामिल नहीं किए गए का लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ/पुनः ढेर लगाना | <p>क) लदा हुआ</p> <p>ख) खाली</p> | <p>900/-</p> <p>300/-</p> | <p>सीपीटी द्वारा कंटेनरों का ढेर लगाने/हटाने का कार्य किया जाएगा, यदि कंटेनरों को पतन परिसर में प्राप्त होने के 10 मिनट के भीतर नहीं हटाया जाता है, आयात कंटेनरों के मामले में खाली करना अथवा शट-आउट कंटेनरों के मामले में बाद के पोत में डुक न किया गया।</p> |
| 4 | क्र.स. 1 में शामिल न किए गए कंटेनर की बुलाई | <p>क) टर्मिनल के भीतर</p> <p>ख) टर्मिनल और अन्य बंधों के बीच</p> | <p>200/-</p> <p>400/-</p> | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|--|-----------------------|--|---|
| 5 | कटेनर का पोतातरण | क) लदा हुआ ख) खाली | 7,500 /— 1125 /— | इसमें कटेनरपर घाट शुल्क और टर्मिनल पर कार्गो और सभी प्रहस्तन प्रहस्तन प्रभार शामिल हैं । |
| 6 | कटेनरों की दूसरी ओर/उतराई/लदान | क) लदा हुआ ख) खाली | क्र स 1 में विनिर्दिष्ट दर का 50 प्रतिशत | इसमें कटेनर और कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है । |
| 7 | 200 टन कंटीलीवर/फ्लोटिंग क्रेन के अतिरिक्त सीपीटी उपस्कर द्वारा पोत/बार्ज के नीतल पर कटेनरों का स्थानांतरण | क) लदा हुआ ख) खाली | 800 /— 400 /— | 200 टन कंटीलीवर/फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग के मामले में खंड 19.1 के अधीन संबंधित भाड़ा प्रभार अतिरिक्त लागू होंगे । |
| 8 | क्वे से होकर कटेनरों का एक हैच से दूसरे हैच में स्थान परिवर्तन | क) लदा हुआ ख) खाली | 2000 /— 500 /— | कटेनर और कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है । |
| 9 | रीफर कटेनर को बिजली की आपूर्ति | लदा हुआ/खाली | 750 /— प्रति पाली अथवा उसका भाग | |

10 सीडीएस के कटेनर टर्मिनल के अतिरिक्त अन्य क्षेत्र में प्रहस्तन किए गए कटेनर और कटेनरबंद कार्गो पर प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाए जाएंगे —

| क्र स | सेवा | प्रकार | प्रति टीईयू दर | टिप्पणिया |
|----------|---|---|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | क्वे पर कटेनर का हुक खोलना, पाटी के वाहन द्वारा हुक प्वायट से कटेनर यार्ड तक बुलाई, पाटी के उपस्कर द्वारा वहां पर उतराई और डॉक के बाहर वेयरहाउस/सीएफएस को सुपुर्दगी के लिए लिफ्ट ऑन या विलोमत | क) अंतरनाक—। कार्गोयुक्त आयात लदान कटेनर ख) आयात श्रेणी—। लदान ग) आयात श्रेणी—।। लदान घ) निर्यात श्रेणी—। लदान ड) निर्यात श्रेणी—।। लदान च) निर्यात श्रेणी—।।। लदान छ) खाली | 8,000 /— 4,500 /— 5,000 /— 2,800 /— 3,500 /— 5,000 /— 500 /— | दरों में कटेनर तथा कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है और यह सीधे स्थानांतरण/सुपुर्दगी/पोतलदान के मामले में लागू है । कटेनर के खतरनाक—। कार्गो से लदे होने के मामले में अग्निशमन कार्मिकों के नियोजन के लिए कोई पृथक प्रभार लागू नहीं है । ii) आयात श्रेणी—। और ।। का अतिप्राय खंड 9.1 के क्र स 1 के टिप्पणिया कालम के अंतर्गत मद(ii)(iii) में यथा उल्लिखित कार्गो से लदे हुए कटेनर होंगे । |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|--|--|---------------------------------|---|
| | | | | <p>iii) निर्यात श्रेणी— I, II और III का अभिप्राय खंड 91 के क्र.सं. 1 के टिप्पणियाँ कॉलम के अंतर्गत मद (iv), (v) और (vi) में यथाउल्लिखित कार्गो से लदे हुए कंटेनर होंगे ।</p> <p>(iv) 'आयात' में तटीय कार्गो कटेनरो की उतराई और निर्यात में तटीय कार्गो कंटेनरो का लदान शामिल है ।</p> |
| 2 | पत्तन शेड/यार्ड में माल भरना/उतारना | <p>क) पत्तन द्वारा किया गया ।</p> <p>ख) पत्तन के अतिरिक्त अन्य द्वारा किया गया</p> | <p>3,000 /—</p> <p>1,000 /—</p> | <p>(क) जब पत्तन द्वारा किया गया हो इसमें उपस्कर, लिपिकीय प्रभार पत्तन और सीडीएलबी कामगारों की सेवाएँ शामिल हैं ।</p> <p>(ख) जब पत्तन के अलावा अन्य द्वारा किया जाए तो इसमें कटेनर के बाहर उपस्कर, लिपिकीय और पत्तन कामगारों की सेवाएँ शामिल हैं ।</p> |
| 3 | सीपीटी उपस्कर द्वारा लदान/खाली करना/पुनः ढेर लगाना | <p>क) लदा हुआ</p> <p>ख) खाली</p> | <p>900 /—</p> <p>300 /—</p> | <p>i) सीपीटी द्वारा कटेनरो का पुनः ढेर लगाने/हटाने का कार्य किया जाएगा, यदि कटेनरो को पत्तन परिसर से प्राप्त होने के 10 दिन के भीतर नहीं हटाया जाता है, आयात कटेनरो के मामले में खाली करना अथवा शर्ट-आऊट कटेनरो के मामले में बाद के पोत में बुक नहीं किया गया ।</p> <p>ii) कोई प्रभार नहीं लगाए जाएंगे यदि सेवाएँ सीपीटी उपस्कर द्वारा प्रदत्त नहीं की जाती हैं ।</p> |
| 4 | सीपीटी ट्रेलर द्वारा कटेनर की बुलाई | <p>क) एक ही बर्थ के भीतर</p> <p>ख) एक बर्थ से दूसरे बर्थ तक</p> | <p>200 /—</p> <p>400 /—</p> | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|-----------------------|--|---|
| 5 | कटेनर का पोतातरण | क) लदा हुआ ख) खाली | 6,000 /— 750 /— | इसमे कटेनर और कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है । |
| 6 | कटेनरो की दूसरी ओर उत्तराई/पोतलदान | क) लदा हुआ ख) खाली | क्र.स. 1 मे विनिर्दिष्ट दर का 50 प्रतिशत | कटेनर और कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है । |
| 7 | 200 टन कंटलीवर/फ्लोटिंग क्रेन के अतिरिक्त सीपीटी उपस्कर द्वारा पोत/बार्ज के नौतल पर कटेनरो का स्थानातरण | क) लदा हुआ ख) खाली | 800 /— 400 /— | 200 टन कंटलीवर/फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग के मामले मे खंड 19.1 के अधीन संबंधित भाडा प्रभार अतिरिक्त लगाए जाएंगे । |
| 8 | क्वे से होकर कटेनरो का एक हैच से दूसरे हैच मे स्थान परिवर्तन | क) लदा हुआ ख) खाली | 2,000 /— 500 /— | |
| 9 | रीफर कटेनर को बिजली की आपूर्ति | लदा हुआ/खाली | 750 /—प्रति पाली अथवा उसका भाग | |

खंड 9 और 10 के लिए टिप्पणी

- (i) लम्बाई मे 20' से अधिक और 40' तक के कटेनरो के प्रहस्तन के लिए प्रभार खंड 9 और 10 में विनिर्दिष्ट दरों से 1.5 गुना होंगे । 40' से अधिक के कटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रभार खंड 9 और 10 मे विनिर्दिष्ट दर से दो गुना होंगे । लम्बाई में 20' से अधिक के कटेनर को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार खंड 9 और 10 के क्र.सं. 9 में विनिर्दिष्ट दर के दो गुना पर लगाए जाएंगे ।
- (ii) कटेनर टर्मिनल पर अथवा कटेनर टर्मिनल के अतिरिक्त अन्य स्थानो पर प्राप्त कटेनर, यदि बाद मे उन स्थानों के अतिरिक्त जहां इसे मूल रूप मे प्राप्त किया गया था, नौवहन किया जाता है, खंड 9 क्रम सं 1 में विनिर्दिष्ट प्रभार लगाए जाएंगे । कोई अतिरिक्त प्रभार लगाए नहीं जाएंगे ।

इसी तरह के मामलो मे कटेनर टर्मिनल पर और कटेनर टर्मिनल के अतिरिक्त अन्य स्थानो पर मूल रूप में प्राप्त आईसीडी (इनलैंड कटेनर डिपो) पर, यदि बाद में उन स्थानों जहां यह मूल रूप में प्राप्त हुआ था, के अतिरिक्त अन्य स्थानों से होकर सुपुर्दगी/नौवहन किया जाता है, तो खंड 9 क्रम सं 1 में यथा विनिर्दिष्ट प्रभार की बजाय खंड 13 में यथाविनिर्दिष्ट प्रभार लगाए जाएंगे ।
- (iii) किसी 'आयात श्रेणी' से अधिक सन्निहित वाले आयात कटेनर के मामले में उच्चतर 'आयात श्रेणी' पर प्रयोज्य दर लागू होगी ।
- (iv) किसी 'निर्यात श्रेणी' से अधिक सन्निहित वाले निर्यात कटेनर के मामले मे, उच्चतर 'निर्यात श्रेणी' पर प्रयोज्य दर लागू होगी ।

- (v) आयातक/निर्यातक को एक वित्तीय वर्ष में 1200 टीईयूएस से अधिक ग्रहस्तन टीईयूएस पर खड 9 और 10 के क्रम 1 के अधीन विनिर्दिष्ट दरों पर 10 प्रतिशत की छूट प्रदान की जाएगी ।

उपर्युक्त छूट आयातको/निर्यातको द्वारा प्राप्त माल के समर्थन में दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर प्रत्येक वित्तीय वर्ष (अर्थात् 1 अप्रैल से 31 मार्च) की समाप्ति पर वापसी के रूप में प्रदान की जाएगी ।

11 अवतरण तारीख

आयातित खाली कटेनरो/आयातित लदे हुए कटेनरो के अवतरण की तारीख, अवतरण की वास्तविक तारीख होगी । तथापि यदि वह कटेनर रविवार या छुट्टी के दिन या दिन की दूसरी या तीसरी पाली में अवतरित होता है तो अगले कार्यदिवस को अवतरण की तारीख के रूप में माना जाएगा ।

12 आईसीडी कटेनर के अतिरिक्त अन्य कटेनर पर भंडारण प्रभार

- 12.1 लदे हुए आयात और खाली कटेनर (केवल बॉक्स) पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाए जाएंगे -

| अवधि | प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति टीईयू अमरीकी डॉलर |
|---|---|
| (क) अवतरण या प्राप्त होने की तारीख से पहले 3 दिनों के लिए | शून्य |
| (ख) चौथे दिन से 9वें दिन तक | 20 |
| (ग) दसवें दिन से 15वें दिन तक | 45 |
| (घ) 16वें दिन से आगे | 60 |

- 12.2 लदे हुए निर्यात कटेनर/बिना नौवहन दस्तावेज के स्टॉक के रूप में प्राप्त लदे हुए कटेनरो (कार्गो सहित) पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाए जाएंगे -

| अवधि | प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति टीईयू अमरीकी डॉलर |
|-----------------------------|---|
| (क) पहले दिन से 9वें दिन तक | शून्य |
| (ख) 10वें दिन से आगे | 4.85 |

खड 12.1 और 12.2 के लिए टिप्पणी

- लम्बाई में 20' से अधिक के कटेनर पर, चाहे वह लदा हुआ या खाली हो, ऊपर 12.1 और 12.2 में विनिर्दिष्ट दरों के दुगुने पर भंडारण प्रभार लगाए जाएंगे ।
- कटेनरबंद आयात/पोतातरण कार्गो पर विलंबशुल्क दरों के मान के खड 6.2 और 6.3 में विनिर्दिष्ट शर्तों और दरों के अनुसार लगाए जाएंगे । कटेनरबंद आयात कार्गो के लिए अवतरण की तारीख कटेनर की अवतरण की तारीख होगी ।
- निर्यात लदान कटेनर के प्राप्त होने की तारीख या निर्यात कार्गो के लदान की तारीख की खड 12.2 के अनुसार दरे निश्चित करने के लिए प्रथम दिन के रूप में गणना की जाएगी ।

4. यदि, सीपीटी उपस्कर अनुपलब्धता के कारण प्रवेश गेट पास (ईजीपी) में दर्शाए गए वाहन की प्रविष्टि के समय से 24 घंटे के भीतर 7/8 एनएसडी में सीपीटी द्वारा सुपुर्दगी के प्रयोजन हेतु आयात मालयुक्त कंटेनर का लदान नहीं किया जा सकता है तो उस अवधि के लिए जिसके दौरान ऐसे कंटेनरों में प्रवेश के 24 घंटे से अधिक के बाद लदान नहीं किया जाता है, कंटेनरों में कार्गो पर विलंबशुल्क में 50 प्रतिशत की छूट दी जाएगी ।
5. परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के रदागित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित रूप में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर के अवतरण की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाए जाएंगे :-
 - (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है ।
 - (ii) यदि परेषिती ऐसा परित्याग का पत्र जारी नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
 - (क) प्रेषक कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करेगा और या तो इसे वापस लेगा या इसे पत्तन परिसर से हटाएगा, और
 - (ख) प्रेषक कंटेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करने से पूर्व कार्गो और कंटेनर पर उपार्जित सभी पत्तन प्रभारों की अदायगी करेगा ।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी करेगा और दुलाई और माल उतलाई की लागत वहन करेगा । निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई करने में उनकी विफलता की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय तक लगाए जाते रहेंगे, जब तक कि नौवहन लाइनों द्वारा कार्गो को उतारने के लिए सभी आवश्यक कार्यवाई न कर ली जाए ।
 - (iv) जहां कंटेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त कर लिया जाए और उसे 75 दिन की निर्धारित समयसीमा के भीतर उतारा न जा सके, तो इस शर्त के अधीन कि प्रेषक आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी कर लें और दुलाई और माल उतारने की लागत वहन करें तो कार्गो की निकासी के लिए सीमाशुल्क के आदेश की तारीख से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएंगे । अन्यथा, जब्त कंटेनरों को प्रेषक/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क के बधित क्षेत्र में ले जाया जाना चाहिए और उस स्थिति में ऐसे स्थानांतरण की तारीख से भंडारण प्रभार लागू नहीं होंगे ।

13. आई.सी.डी. कंटेनरों पर प्रहस्तन-प्रभार

| क्र. | सेवा | प्रति टीईयू रुपए | टिप्पणिया |
|------|---|---------------------|--|
| 1 | जहाजी घाट पर कंटेनरों के हुक खोलने, हुक प्वायट से कंटेनर यार्ड (सीवाई) को बुलाई और सुपुर्दगी के लिए कंटेनर के लिफ्ट-ऑफ या विलोमत तथा लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, प्राप्ति या पुनः भरण सहित 7/8 एनएसडी पर आईसीडी कंटेनरों पर समेकित प्रहस्तन प्रभार | लदा हुआ खाली | 4,500/- 750/- |
| | | | i) कंटेनर और कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है । ii) रेलवे वैगनों और स्थानीय वाहन द्वारा ढोये गए कार्गो पर समेकित प्रभार शामिल है । |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2 | पोतलदान/अवतरण के लिए क्वे पर लदा हुआ हुक लगान/हुक खोलने सहित 7/8 एनएसडी के अतिरिक्त अन्य बर्थों पर आईसीडी कंटेनरों पर प्रहस्तन के समेकित प्रभार | 3,350/- | 1) इसमें कंटेनर और कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है । |
| | खाली | 500/- | ii) इसमें रेलवे वैगना और स्थानीय वाहनो द्वारा ढोए गए कार्गो पर समेकित प्रभार शामिल है । |
| 3 | रीफर कंटेनर को बिजली की आपूर्ति | लदा हुआ/ 750/- प्रति पाली खाली या उसका भाग | |

टिप्पणी -

- i) उपरोक्त आईसीडी दरें लागू होगी बशर्ते ऐसा कंटेनर डॉको या सीपीटी ब्लॉक रेक टर्मिनलो को/से वैगन द्वारा ले जाया जाए ।
- ii) 20' से अधिक और 40' तक के कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रभार खड 13 में विनिर्दिष्ट दरों का 15 गुणा होगा और 40' से अधिक के कंटेनर के प्रहस्तन के प्रभार खड 13 में विनिर्दिष्ट दरों से 2 गुणा होगा । 20' लम्बाई से अधिक के रीफर कंटेनर को बिजली की आपूर्ति के प्रभार खड 13, क्रस 3 में विनिर्दिष्ट दर से दो गुणा होगा ।
- iii) खड 13 के अधीन विनिर्दिष्ट दरें रेलवे द्वारा आईसीडी जिसे सीडीएस पर अवतरित/नौवहन किया जाता है के अतिरिक्त अन्य मंजिलों से/को ले जाए गए कंटेनरों पर भी लागू होंगे ।

13.1 आईसीडी कंटेनरों पर भंडारण प्रभार

प्रति दिन या उसके भाग
के लिए प्रति टीईयू दर
शून्य

- (i) खतरनाक श्रेणी- । के अतिरिक्त अन्य कार्गो (आयात) सहित लदे हुए कंटेनर अवतरण की तारीख से पहले 15 दिन के लिए

16वें दिन से 30वें दिन तक

120 डॉलर

31वें दिन से आगे

160 डॉलर

- (ii) कार्गो (निर्यात/स्टॉक) सहित लदे हुए कंटेनर पत्तन परिसर में प्राप्त होने की तारीख से पहले 15 दिन के लिए

शून्य

16वें दिन से 30वें दिन तक

50 डॉलर

31वें दिन से आगे

80

- (iii) खाली कंटेनर पर दरों के मान के खड 12.1 में यथा उपबधित दरें लागू होगी ।

- (iv) खतरनाक- । कार्गो अतर्विष्ट करने वाले कार्गो पर, चाहे वह आयात हो या निर्यात, अवतरण या प्राप्ति की तारीख के बाद 1 दिन का नि शुल्क समय की दर देने के बाद उपरोक्त (i) और (ii) में यथाविनिर्दिष्ट स्लेब पर विलंब शुल्क लगाए जाएंगे ।

टिप्पणी —

- 1) वैगनों पर विलंब शुल्क विद्यमान सीपीटी रेलवे विलंब शुल्क नियमों के उपबन्धों के अनुसार होंगे ।
- 2) 20' से अधिक के कटेनर पर विलंब शुल्क खंड 13.1 में विनिर्दिष्ट दर के दो गुणा होगा ।
- 3) आईसीडी कटेनरों पर विलंब शुल्क के लिए दर रेलवे वैगनों द्वारा ढोए गए कटेनरों, जो सीडीएस पर उतारे या नौवहन किए जाते हैं, पर भी लागू होंगे ।

14 दस्तावेज प्रस्तुत करना

नीचे उल्लिखित संबंधित दस्तावेजों में शामिल किए जाने वाले प्रति कटेनर पर 500/-रुपए की दर पर प्रभार कटेनर एमएलओ के विफल रहने पर लगाए जाएंगे —

(क) इम्पोर्ट जनरल मैनिफेस्ट (आईजीएम) समय पर प्रस्तुत करना,

(ख) अवतरण कागजात/नौवहन कागजात समय पर प्रस्तुत करना, और

(ग) जहा शट-आऊट कटेनरों के लिए बाद के जलयान पर नौवहन के लिए आवश्यक है, सशोधित कागजात प्रस्तुत करना -

(i) उपरोक्त (क) के लिए, बर्थ पर जलयान के आगमन से एक दिन पूर्व ।

(ii) उपरोक्त (ख) के लिए अवतरण/नौवहन आपरेशन के आरम्भ होने से एक दिन पूर्व ।

(iii) उपरोक्त (ग) के लिए, नौवहन के आरम्भ होने से एक पाली पूर्व ।

भाग—[11]

ब्रेक बल्क, बल्क कंटेनरशुदा कार्गो और एचडीसी पर प्रहस्तन किए गए कंटेनर पर प्रभार

15. नौतल और घाटशुल्क प्रभार

15.1 नौन-हैपी लिफ्ट कार्गो प्रहस्तन के लिए नौतल और घाटशुल्क प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाए जाएंगे :-

| क्र.स. | विवरण | दर रुपए प्रति टन या उसका भाग |
|--------|--|---------------------------------|
| | वजन आधार पर लगाए गए प्रभार | |
| | पाइपलाइन के जरिए प्रहस्तन किए गए द्रव्य या गैस | |
| (1) | कच्चा तेल, पीओएल/पीओएल उत्पाद, सीबीएफएस, या अन्य कोई द्रव्य जिसका ज्वलन बिन्दू 23° से (73.4° फा.) और अधिक है, जहाज के बकर पर | 85 |
| (2) | पीओएल/पीओएल उत्पादन या कोई अन्य द्रव्य जिसका 23° से. (73.4° फा.) से कम का ज्वलन बिन्दु है, जिसमें क्र.स. 3 (ख) में उल्लिखित मद शामिल नहीं है | 175 |
| (3) | नाप्था, एन हैक्सन, बुटाडीन, बुटेन | 110 |
| (4) | एलपीजी | 150 |
| (5) | वनस्पति तेल | 50 |
| (6) | शीरा | 30 |
| (7) | अम्ल, वसायुक्त अम्ल, खनिज तेल, पशु वसा, एल्कोहल या कोई अन्य द्रव्य जिसे ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया है | 65 |
| | पाइपलाइन के अतिरिक्त अन्य माध्यम से प्रहस्तन किए गए द्रव्य | |
| (8) | शिप बकर सहित सभी द्रव्य | 105 |
| | यांत्रिक प्रणाली के जरिए प्रहस्तन किया गया कार्गो | |
| (9) | लौह अयस्क | 55 |
| (10) | कोयला, कोकिंग कोयला, उर्वरक, उर्वरक कच्ची सामग्री, सोडा एश और अन्य शुष्क सामान | 90 |
| | यांत्रिक प्रणाली के अतिरिक्त अन्य माध्यम से प्रहस्तन किया गया कार्गो | |
| (11) | नमक | 15 |
| (12) | मिल स्केल, मैग्नेसाइट, ग्रेनाइट, अप्रक के अतिरिक्त अन्य का कबाड़, खली, बोन और बोन मील, ब्रान, फायर ब्रिक्स और अन्य रिफ्रेक्टरी सामग्रियां, जिक/एल्युमीनियम/तांबा/शीशे के इंगोट्स के अतिरिक्त सभी प्रकार की अलौह धातुएं | 90 |

- (13) पिटवां लौहा, स्पज लोहा और अन्य लोह धातुएं, कोकिंग कायला, चूनापत्थर सभी प्रकार के कोक और अयस्क 70
- (14) तैयारशुदा उर्वरक शीशा संकेन्द्रण सांडा (क्रास्टिक या एश), रॉक फास्फेट, सल्फर एस्फाल्ट पिघ (कोयला टार पिघ सहित), न्यूजप्रिन्ट, सीआई सामान, सीमेंट, विलकर, ब्लॉक अन्नक बोरे, जूट उत्पाद, कबाड़/पेटिया/टिवस्ट/कटिंग, कतरनें, हैम्प, कपास, सूती धागा/टिवस्ट/कबाड़ अन्य वनस्पति तन्तु, गेहूँ, चायल, चीनी, दाते अनाज और उनके उत्पादन, बत्तार गेहूँ, कान सोया, पिभ्रण, दुग्ध पाउडर, सभी प्रकार के बीज, लौहा और इस्पात, ट्यूब और पाइपे, जहाज के मडार और रसद, निभार, लून और सिन्थेटिक रेशा, काष्ठ लुगदी, अन्नक (स्क्रेप, वेस्ट, फलेक्स, स्पिलिटिंग पाउडर), काष्ठ, लट्टे, प्लाईवुड, शैलेक, शीडलैक, चमड़ा और इसके उत्पाद, खालें, पोर्सलेन वेयर/उत्पाद, ग्लासवेयर/उत्पाद, एस्बेस्टोस कच्चा/फाइबर, सिन्थेटिक यार्न/रेम्स, कार्बन ब्लेक, सूत पीस सामान, रद्दी कागज हौजरी सामान, वस्त्र, कौफी, ऊनी कार्पेट और अन्य शुल्क जो ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं हैं, पोलिमर्स और अन्य रसायन बोरी में, मशीनरी और कलपुर्ज 110
- (15) अन्य सभी कार्गो जिसका उल्लेख ऊपर नहीं किया गया है 04 प्रतिशत मूल्यानुसार
- 15.2 यदि कोई परीषेती/परेषक प्रति वित्तीय वर्ष 65 मिलियन टन प्रति वर्ष से अधिक का कच्चा तेल चढ़ाता-उतारता है तो पहले 65 मिलियन टन पर 85 रुपए प्रति टन और 65 मिलियन टन से अधिक मात्रा पर 75 रुपए प्रति टन के हिसाब से नौतल और घाटशुल्क प्रभार लगाए जाएंगे ।
- 15.3.1 यदि कोई जलयान एचडीसी पर एक सिंगल काल में उर्वरक के लिए 25000 टन से अधिक कोकिंग कोयला/चूनापत्थर/उर्वरक/कच्ची सामग्री उतारता है तो 25000 टन से अधिक मात्रा पर ऑन बोर्ड प्रभारों पर 10 प्रतिशत की छूट प्रदान की जाएगी ।
- 15.3.2 यदि कोई जलयान एचडीसी पर एक सिंगल काल में तापीय कोयले की 25000 टन से अधिक मात्रा का लदान करता है तो 25000 टन से अधिक मात्रा पर ऑन-बोर्ड प्रभारों पर 10 प्रतिशत की छूट प्रदान की जाएगी ।
- 15.4 दूसरी ओर उतारे गए/लदान किए गए कार्गो पर 70% नौतल और घाटशुल्क प्रभार लगाए जाएंगे । यदि ऐसा कार्गो दूसरी ओर उतारे जाने के बाद किसी अन्य बर्थ पर उतारा जाता है अथवा दूसरी ओर लदान के पूर्व किसी अन्य बर्थ पर लादा जाता है, तब इन दो प्रचालनों के लिए 1.2 गुना नौतल और घाटशुल्क प्रभार लगाए जाएंगे । तथापि, अंतर्देशीय पोत घाट पर ऐसे कार्गो के लदान/उतराई के लिए प्रभार खण्ड 15.5 के अनुसार दूसरी ओर उतराई/भुगतान के लिए देय प्रभारों के अतिरिक्त लगाए जाएंगे ।
- 15.5 अन्तर्देशीय जलयान घाटों पर लादे गए/उतारे गए कार्गो के लिए 25 रुपए प्रति टन का प्रभार लगाया जाएगा। क्राफ्ट पर घाटशुल्क खंड 8.1 क्र.स (2) और (3) के अनुसार सीडीएस पर लागू दरों के अनुसार लगाया जाएगा।
- 15.6 कृषि मंत्रालय द्वारा आयोजित सामान पर खंड 15.1 (10) के अधीन लगाए जाने वाले प्रभारों के लिए 25 प्रतिशत की छूट प्रदान की जाएगी ।
- 15.7 कार्गो को दूसरे जहाज पर चढ़ाने या कार्गो के बोर्ड पर एक जगह से दूसरी जगह ले जाने के लिए खंड 15.1 और 15.14 के अधीन विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा ।

- 15.8 हुक प्वाइंट से स्टैक यार्ड तक या विलोमत कार्गो के स्थानान्तरण का प्रबन्ध आयातक या निर्यातक द्वारा किया जाएगा। यदि उपस्कर सहायता एचडीसी द्वारा दी जाती है तो दरो के मान के खंड 19.1 के अनुसार उपस्कर भाड़ा प्रभार लगाए जाएंगे।
- 15.9 एचडीसी पर गतन परिसर से शट-आउट कार्गो को हटाने के लिए, जब प्रचालन एचडीसी द्वारा किए जाते हैं तो धारा 17 के तहत सहायता प्रभार लगाए जाएंगे। अन्यथा, प्रति प्रचालन 25 रुपए प्रति टन की दर पर प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रभार लगाए जाएंगे।
- 15.10 अविनिर्दिष्ट नॉन-हेवी लिफ्ट कार्गो या परेषण पर जिसमें हेवी लिफ्ट और नॉन-हेवी लिफ्ट कार्गो दोनों शामिल हैं, जब नॉन-हेवी लिफ्ट कार्गो का सीआईएफ/एफओबी मूल्य निर्धारित नहीं किया जा सकता, नॉन-हेवी लिफ्ट कार्गो पर 200/-रुपए प्रति टन की दर पर ऑन-बोर्ड प्रभार लगाए जाएंगे।
- 15.11 जहां कहीं उपस्कर सहायता खंड 15.1 (13) के अधीन कोकिंग कोयले के अतिरिक्त एचडीसी द्वारा दी जाती है, मानक दरो की रकम 19.1 के अधीन उपस्कर किराया लगाया जाएगा।
- 15.12 कोकिंग कोयला चूनापत्थर, समी प्रकार के कोक और अयस्कों जिन्हें अर्द्ध-यांत्रिक साधनों द्वारा उतारा जाता है (ग्रेबो या मैग्नेटो का प्रयोग करके), के अतिरिक्त समी प्रकार के समरूप शुल्क बल्क कार्गो पर खंड 15.1 के अधीन नौतल और घाटशुल्क प्रभारों का 90 प्रतिशत लगाया जाएगा।
- 15.13 कोकिंग कोयला, समी प्रकार के कोक, चूना पत्थर, सल्फर, रॉक फास्फेट और बड़ी मात्रा में सीमेंट के प्रहस्तन के लिए 1 रुपए प्रति टन की दर से स्वच्छता प्रभार 15.1 के अधीन लगाए जाने वाले ऑन बोर्ड प्रभारों के अतिरिक्त लगाए जाएंगे।
- 15.14 हेवी लिफ्ट साधन/पैकेजों पर नौतल और घाटशुल्क प्रभार निम्नलिखित दरो पर लगाए जाएंगे -

| सामान/पैकेजों का विवरण | प्रति टन या उसके भाग के लिए रुपया दर |
|--|--------------------------------------|
| (i) 20 टन से अधिक और 35 टन तक वजन वाले | |
| (क) लौहा और इस्पात | 125/- |
| (ख) अन्य | 250/- |
| (ii) 35 टन से अधिक वजन वाले | 400/- |

16 विलंब शुल्क

- 16.1 जब आयात कार्गो किसी रविवार या छुट्टी के दिन या दिन के दूसरी या तीसरी पाली में अवतरित किया जाता है, अगले कार्यदिवस को अवतरण की तारीख के रूप में माना जाएगा।
- 16.2 नीचे विनिर्दिष्ट अवधि के लिए आयात कार्गो विलंब शुल्क से मुक्त होगा

| कार्गो का विवरण | विलंब शुल्क अवधि |
|--|---|
| (क) खतरनाक - I कार्गो | अवतरण की तारीख |
| (ख) सल्फर के अतिरिक्त खतरनाक II, III और IV कार्गो | अवतरण की तारीख के बाद एक स्पष्ट कार्य दिवस |
| (ग) खतरा रहित पोतातरण कार्गो | अवतरण की तारीख के बाद बारह स्पष्ट कार्यदिवस |
| (घ) नेपाल और भूटान के लिए खतरारहित कार्गो | अवतरण की तारीख के बाद सात स्पष्ट कार्यदिवस |
| (ङ) कंटेनर में आयातित और पत्तन में माल उतारे बिना सुपुर्द किए गए अन्य सभी खतरा रहित कार्गो, सल्फर एक्सेस्टास | अवतरण की तारीख के बाद तीन स्पष्ट कार्यदिवस |
| (च) धर्मार्थ मिशनरियों द्वारा आयातित कार्गो | अवतरण की तारीख के बाद तीस दिन |

16.3 विलम्ब शुल्क मुक्त अवधि की समाप्ति के बाद आयात कार्गो पर विलम्ब शुल्क निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा -

| क्र.स. | कार्गो का विवरण | रुपए प्रति टन प्रति दिवस या उसका भाग |
|--------|---|--------------------------------------|
| (1) | खाद्यान्न, चीनी, दालें, बीज, ब्रान, अनाज और उनके उत्पाद | 40 00 |
| (2) | न्यूजप्रिंट, रद्दी कागज, रॉक फास्फेट, काष्ठ लुगदी, लट्ठा पिटवा लौहा, उर्वरक | 75 00 |
| (3) | अन्य सभी खतरा रहित कार्गो और सल्फर | 100 00 |
| (4) | सभी खतरनाक कार्गो | 150 00 |

16.4 यदि कार्गो को उस जलयान द्वारा जिसके लिए इसे प्राप्त किया जाता है, द्वारा नौवहन किया जाता है तो खतरा रहित (कोयला/अयस्क के अतिरिक्त)/अथवा खतरनाक-II, III और IV श्रेणी के निर्यात कार्गो पर कोई विलम्ब शुल्क नहीं लगाया जाएगा ।

16.5 डॉक अन्तरित क्षेत्र में खुले या बंद स्थान में निर्यात कोयला/अयस्क के स्टॉक अम्बार के लिए लाइसेंस शुल्क हल्दिया में भूमि और भवन के लिए लागू किराए की अनुसूची के अनुसार वसूल किया जाएगा ।

16.6 किसी जलयान द्वारा शट-आउट किए गए खतरारहित, खतरनाक-II, III और IV श्रेणी के निर्यात कार्गो पर कार्गो की प्राप्ति की तारीख से पत्तन परिसर से कार्गो के हटाने की तारीख तक 50 रुपए प्रति सप्ताह या उसके भाग की दर पर विलम्ब शुल्क लगाया जाएगा । यदि कार्गो को बाद के जलयान में बुक किया जाता है, कार्गो की प्राप्ति की तारीख से उस तारीख तक, जिसको उस जलयान के पूर्ण दस्तावेज प्रस्तुत किए जाते हैं, जिसके द्वारा कार्गो का अन्ततः नौवहन किया जाता है । बिल जलयान-वार उगाहे जाएंगे ।

16.7 खतरनाक-I के अतिरिक्त निर्यात दस्तावेजों (स्टॉक) के बिना नौवहन के लिए प्राप्त कार्गो पर कार्गो की प्राप्ति की तारीख से पूर्ण दस्तावेजों के प्रस्तुत किए जाने की तारीख तक खंड 16.6 में विनिर्दिष्ट दर पर विलम्ब शुल्क लगाया जाएगा । दस्तावेजों के प्रस्तुत किए जाने के बाद इस कार्गो को निर्यात के रूप में समझा जाएगा और विलम्ब शुल्क, यदि उपाजित हो, खंड 16.6 के अनुसार लगाया जाएगा ।

- 16.8 खतरनाक—। श्रणी के निर्यात कार्गो का केवल प्रत्यक्ष नौवहन के लिए प्राप्त किया जाएगा। यदि उस कार्गो का प्राप्ति की तारीख को नौवहन नहीं किया जाता है तो कार्गो की प्राप्ति की तारीख से कार्गो के पत्तन परिसर से नौवहन या हटाए जाने की तारीख तक 40 रुपए प्रति टन प्रतिदिन या उसके भाग की दर पर विलंब शुल्क उद्ग्रहीत किया जाएगा।
- 16.9 उस कार्गो, जो न आयात है न ही निर्यात न ही स्टॉक पर कार्गो की प्राप्ति की तारीख से कार्गो के हटाए जाने की तारीख तक 30 रुपए प्रतिदिन या उसके भाग की दर पर विलंब शुल्क उद्ग्रहीत किया जाएगा।
- 16.10 यदि कोई जलयान जिसके लिए निर्यात खोले गए हैं और शंड में कार्गो प्राप्त हो गए हैं, हल्दिया डॉक परिसर में नहीं पहुंचता है और उसके स्थान पर एक अन्य जलयान (जिसका नाम उस जलयान जो नहीं पहुंचा, के आगमन की निर्धारित तारीख के 10 दिनों के भीतर क्रम से संरखा जाएगा) पहुंचता है, तो उन वस्तुओं पर कोई विलंब शुल्क उद्ग्रहीत नहीं किया जाएगा यदि उनका नौवहन प्रतिस्थापित जलयान द्वारा किया जाता है। इस धारा के अधीन विलंब शुल्क प्रभार्य करने के प्रयोजन हेतु एक ऐसे प्रतिस्थापन की अनुमति दी जाएगी। तथापि यदि ऊपर निर्धारित तारीख के भीतर जलयान को प्रतिस्थापित नहीं किया जाता है और माल का नौवहन अन्य जलयान द्वारा किया जाता है अथवा पत्तन परिसर से हटा दिया जाता है तो ऊपर धारा 16.6 और 16.7 के अनुसार विलंब शुल्क उद्ग्रहीत किया जाएगा।
- 16.11 नीलामी या निविदा द्वारा बचे गए आयात/निर्यात कार्गो पर धारा 16.3/16.6 के अनुसार कार्गो के डिलीवरी के लिए उपलब्ध कराए जाने की तारीख के बाद 7 स्पष्ट कार्यदिवसों का निशुल्क मुक्त समय की छूट देने के बाद उद्ग्रहीत किया जाएगा।
- 17 माल का लदान/उतराई/ढेर लगाना
- 17.1 एचडीसी में माल के लदान/उतराई/ढेर लगाना के प्रभार जब प्रचालन एचडीसी द्वारा किए जाए तो निम्नलिखित दरों पर लगाए जाते हैं —

| क्र.सं. | विवरण | रुपया प्रति टन |
|---------|-------------------------------|----------------|
| (i) | नॉन-हैवी लिफ्ट | 50 |
| (ii) | सामान/पैकेज जब उसका वजन — | |
| | (क) 20 टन से अधिक और 35 टन तक | 125 |
| | (ख) 35 टन से अधिक हो | 250 |

टिप्पणी — हुक प्वाइंट पर कार्गो की सीधी सुपुर्दगी/प्राप्ति के लिए इस खंड के अधीन कोई लदान/उतराई प्रभार नहीं लगाए जाएंगे।

- 17.2 जब पत्तन परिसर में लाए गए माल पर लदान/उतराई पत्तन द्वारा नहीं की जाती है, जो न निर्यात है, न ही आयात, 25 रुपए प्रति दिन की दर से प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रभार लगाए जाएंगे।

18 एचडीसी में कटेनर प्रहस्तन के प्रभार

18.1 कटेनरो के प्रहस्तन के लिए प्रभार निम्नलिखित दरो पर लगाए जाएंगे -

| क्र.स. | सेवा | जब पत्तन उपस्कर का प्रयोग किया जाता है | जब पत्तन उपस्कर/भ्रमिको का प्रयोग आंशिक रूप में किया जाता है | जब पत्तन उपस्कर/ भ्रमिको का प्रयोग नहीं किया जाता है |
|--------|---|---|--|--|
| | | रुपए प्रति टीईयू | रुपए टीईयू | रुपए प्रति टीईयू |
| 1) | अवतरण/नौवहन प्रचालन | 1600 | 1500 | 1500 |
| 2) | माल जदान सहित क्वे स यार्ड और ग्राउंड से क्वे तक कटेनरों की ढुलाई | 900 | 600 | 300 |
| 3) | कटेनर में माल भरना/उतारना | 300 | 150 | 125 |
| 4) | कटेनर का डॉक में एक स्टेकिंग जोन से दूसरे स्टेकिंग जोन में ले जाया जाना | 500 | 350 | 150 |
| 5) | कटेनर टर्मिनल के भीतर कटेनर का स्थान परिवर्तन | 350 | 200 | 175 |
| 6) | कटेनर का ऑन बोर्ड स्थान परिवर्तन | 550 | 400 | 350 |
| 7) | कटेनरों का सीधे बार्ज से जहाज पर अवतरण/नौवहन | 800 | 750 | 650 |
| 8) | कटेनरों की सड़क परिवहन द्वारा सुपुर्दगी/प्राप्ति अथवा रेलवे वेगनो में/से लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ | 350 | 250 | 200 |
| 9) | कटेनरों पर भंडारण प्रभार | लदे हुई या खाली कटेनर के लिए अवतरण/ प्राप्ति की तारीख से प्रति दिन या उसका भाग 2000 अमरीकी डॉलर प्रति टीईयू | | |
| 10) | रीफर कटेनर को बिजली की आपूर्ति | 600/ रुपए प्रति टीईयू प्रति पाली या उसका भाग | | |

18.2 यदि कोई एमएलओ एचडीसी पर किसी जलयान के एक सिगल काल में 51 टीईयू से 100 टीईयू के बीच आयात और/या निर्यात के रूप में प्रहस्तन करता है तो ऊपर क्र.स. 1 में प्रभारों पर 5 प्रतिशत की छूट प्रदान की जाएगी।

18.3 यदि कोई एमएलओ एचडीसी पर किसी जलयान के एक सिगल काल में आयात और/या निर्यात के रूप में 100 टीईयू से अधिक प्रहस्तन करता है तो क्र.स. 1 में प्रभारों पर 10 प्रतिशत की छूट प्रदान की जाएगी।

18.4 कटेनर की वास्तविक अवतरण तारीख या प्राप्ति तारीख कटेनर और कटेनरों में कार्गो पर किराया/विलेब शुल्क की उगाही के प्रयोजन हेतु अवतरण/प्राप्ति की तारीख के रूप में मानी जाएगी।

18.5 खंड 18.1 के अधीन मूल दर 20 फुट लदे हुए कटेनर के लिए लागू है। 40 फुट लदे हुए कटेनरों के लिए दर खंड 18.1 में बताई गई दर से 50 प्रतिशत अधिक होगी सिवाय ऊपर क्र.स. 9 और 10 के जिसके लिए दर 100 प्रतिशत अधिक होगी। 40 फुट से अधिक के कटेनरों के लिए दरें 20 फुट कटेनरों की अपेक्षा 100 प्रतिशत अधिक होगी।

18.6 खाली कटेनरों के लिए दर खंड 18.1 (9) के अधीन दर के अतिरिक्त लदे हुए कटेनरों की दर का 50 प्रतिशत होगी।

- 18.7 हल्टिया डॉक परिसर में प्रवेश करने वाले कंटेनर डोने वाले बाजों, जिनमें सहायक टग शामिल हैं, को 10 दिनों का निःशुल्क समय दिया जाएगा। अधिवास के प्रभार उसके बाद सामान्य दरों पर वसूल जाएंगे। ऐसे बाजों और टगों पर डॉक चूगी प्रभार सामान्य दरों के 50 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।
- 18.8 कंटेनरीकरण के लिए ब्रेक-बल्क में प्राप्त निर्यात कार्गो और कंटेनर में प्राप्त और माल उतारने के बाद ब्रेक-बल्क में सुपुर्द किया गया आयात कार्गो पर खंड 17 के अनुसार लदान/उतरान प्रभार लगेगा जब यह लदान/उतरान पत्तन द्वारा किया जाता है। अन्यथा खंड 19.1 के अनुसार सुपुर्दगी/पावती प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- 18.9 एफसीएल/एलसीएल कंटेनरों में खतरा रहित आयात कार्गो अवतरण की वास्तविक तारीख से 20 दिन के लिए विलंब शुल्क रहित होंगे। इसके पश्चात, कंटेनरों में कार्गो पर विलंब शुल्क खंड 16 के अनुसार लगाए जाएंगे।
- 18.10 कंटेनरों में खतरनाक कार्गो के मामले में विलंब शुल्क रहित समय धारा 16 के अनुसार दिया जाएगा और विलंब शुल्क तदनुसार लगाया जाएगा।
- 18.11 कंटेनरों में निर्यात/स्टॉक कार्गो के लिए विलंब शुल्क खंड 16 के अनुसार लगाए जाएंगे।
- 18.12 पोतातरण कंटेनरों या उसी जलयान से अवतरण के तत्काल बाद नौवहन कंटेनरों की ऊपर बताई गई छूट के प्रयोजन हेतु गणना नहीं की जाएगी।
- 18.13 परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों, पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित रूप में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर के अवतरण की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाए जाएंगे :-
- (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) यदि परेषिती ऐसा परित्याग का पत्र जारी नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
 - (क) प्रेषक कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करेगा और या तो इसे दापस लेगा या इसे पत्तन परिसर से हटाएगा, और
 - (ख) प्रेषक कंटेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करने से पूर्व कार्गो और कंटेनर पर उपाजित सभी पत्तन प्रभारों की अदायगी करेगा।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेगा और बुलाई और माल उतराई की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय तक लगाए जाते रहेंगे जब तक कि नौवहन लाइनो द्वारा कार्गो को उतारने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई न कर ली जाए।
 - (iv) जहां कंटेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त कर लिया जाए और उसे 75 दिन की निर्धारित समयसीमा के भीतर उतारा न जा सके, तो इस शर्त के अधीन कि प्रेषक आवश्यक औपचारिकताएं पूरी कर ले और बुलाई और माल उतारने की लागत वहन करे तो कार्गो की निकासी के लिए सीमाशुल्क के आदेश की तारीख से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएंगे। अन्यथा, जब कंटेनरों को प्रेषक/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क के बंधित क्षेत्र में ले जाया जाना चाहिए और उस स्थिति में ऐसे स्थानांतरण की तारीख से भंडारण प्रभार लागू नहीं होंगे।

भाग—IV

विविध प्रभार और परमिटों/लाइसेंसें के लिए प्रभार

19 विविध प्रभार

19.1 विविध सेवाओं के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे :-

| क्र.सं. | विवरण | दर रुपए में |
|---------|--|---|
| 1. | अनुलिपि अल्प अवतरण प्रमाणपत्र/आऊट-टर्न रिपोर्ट या कोई प्रमाणपत्र या संशोधन का जारी करना | 40/- रुपए प्रति प्रमाणपत्र/रिपोर्ट/संशोधन |
| 2. | (क) राजपत्र और विज्ञापन बिक्री लागत | 100/- प्रति प्रकाशन |
| | (ख) व्यापारियों को बर्थिंग सूची/सचलन/गेट नोटिस की बिक्री की लागत | 2/- प्रत्येक मासिक अंशदान 40/-रुपए वार्षिक अंशदान 450/-रुपए |
| 3. | साइडिंग पर वैगन के लदान/उतराई का मिलान करने के लिए टैली स्टॉफ की आपूर्ति | 200/- प्रति एक्सल |
| 4. | लारी के एस्कोर्टिंग के लिए स्टाफ की आपूर्ति | 400/- प्रति शिफ्ट प्रति व्यक्ति |
| 5. | अतिरिक्त श्रमिकों का नियोजन (एजेंट द्वारा मांग पत्र पर) | 300/- प्रति शिफ्ट प्रति व्यक्ति |
| 6. | सीपीटी वजन काटे का प्रयोग | |
| | (क) सडक वजन कांटा | 4/- प्रति दिन खाली वाहन के लिए न्यूनतम 20/- रुपए और लदे हुए वाहन के लिए 40/-रुपए |
| | (ख) एचडीसी पर रेलवे वजन कांटा (वैगन को वनज कांटे पर चढ़ाना-उतारना) | 300/- प्रति एक्सल |
| 7. | कार्गो जिस पर घाटशुल्क/ऑन बोर्ड प्रभार या लदान/उतराई प्रभार लगाया नहीं जाता है कि गेट डिलीवरी/प्राप्ति | 25/- प्रति दिन |
| 8. | लोकोमोटिव को किराए पर लेना | 2000/- प्रति घंटा न्यूनतम 8000/-रुपए के अधीन |
| 9. | गैर-कमीशन प्राप्त वैगन या भारतीय रेलवे के अतिरिक्त अन्य पक्ष के स्वामित्वाधीन वैगन पर स्थिरकारी प्रभार | 12/- प्रति एक्सल प्रति दिन, ऐसे वैगन के वाहन के लिए क्रम सं० 8 में यथाविनिर्दिष्ट लोकोमोटिव किराया प्रभार लगाया जाएगा । |
| 10. | उल्लंघन, स्थानीय वाहन और वैगन विलंबन प्रभार | रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर यथा-निर्धारित/स्वीकृत दर लगाई की जाएगी और सीपीटी द्वारा रेलवे अधिसूचना की प्राप्ति की तारीख से प्रभावी होगी |

| क्र.सं. | विवरण | दर रुपए मे |
|---------|--|---|
| 11. | सीडीएस रेलवे प्रणाली में पहुंचने वाले वैगनो पर रेलघाटित कार्गो पर समेकित प्रभार | |
| (क) | डॉक/जेट्टी के भीतर बर्थ/शेड में लादे हुए/खाली किए हुए कंटेनरों को न ले जा रहे वैगनों पर अथवा ईजेसी में ब्लॉक रैक रेलवे टर्मिनल में लादे गए/खाली किए गए वैगनों पर | 12/- प्रति टन वैगन की दुलाई क्षमता पर |
| (ख) | ईजेसी में ब्लॉक रैक टर्मिनल को छोड़कर डॉकों से बाहर साइडिंग या स्थानों में लादे गए या खाली किए गए कंटेनरों को न ले जा रहे वैगनो पर | 35/- प्रति टन वैगन की चिन्हित दुलाई क्षमता पर |
| 12. | पत्तन उपस्कर का किराए पर लेना/बुकिंग :- | |
| (क) | सचल/पोत भरन क्रेन | |
| (i) | 10 एमटी एसडब्ल्यूएल तक | 6500/- प्रति उपस्कर प्रति पाली |
| (ii) | 10 एमटी से अधिक और 30 एमटी एसडब्ल्यूएल तक | 9000/- -- तदैव -- |
| (iii) | 30 एमटी एसडब्ल्यूएल तक | 13,000/- -- तदैव -- |
| (ख) | ट्रेक्टर/फोर्क लिफ्ट/तटीय फ्रेन | 1200/- -- तदैव -- |
| (ग) | ट्रेलर | |
| (i) | 10 एमटी एसडब्ल्यूएल तक | 800/- -- तदैव -- |
| (ii) | 10 एमटी एसडब्ल्यूएल से अधिक | 1000/- -- तदैव -- |
| (घ) | ट्रक | 1200/- -- तदैव -- |
| (ङ) | पे लोडर | |
| (i) | 1 घनमीटर क्षमता तक | 2500/- -- तदैव -- |
| (ii) | 1 घनमीटर क्षमता से अधिक | 5000/- -- तदैव -- |
| (च) | हैड ट्रक | 25/- प्रति हैड ट्रक प्रति पाली |
| (छ) | एयर कंप्रेसर | 1250/- प्रति उपस्कर प्रति पाली |
| (ज) | बुलडोजर (डी 30क-12/टीएलटी) | 7000/- -- तदैव -- |
| (झ) | बुलडोजर (डी 31क-17/एमईडी) | 3500/- -- तदैव -- |
| (ञ) | कॉटिलीवर क्रेन | 20,000/- प्रति पाली |
| (ट) | फ्लोटिंग क्रेन | |
| (i) | 30 टन क्षमता तक | 25,000/- प्रति उपस्कर प्रति पाली |
| (ii) | 30 टन क्षमता से अधिक | 30,000/- -- तदैव -- |
| (ठ) | टोप लिफ्ट ट्रक/रीच स्टेकर | 13,000/- -- तदैव -- |
| (ड) | स्प्रेडर (20 फुट) | 1500/- -- तदैव -- |
| (ढ) | अग्निशमन फ्लोरो को छोड़कर अग्निशमन उपकरणों और उपस्कर का प्रयोग | 2000/- प्रति घटा तथा उपभोग्य लागत पर |

- 19.2 यदि कंटिलीवर क्रेन/फ्लोटिंग क्रेन को जहाज के मालिक/स्टीमर एजेंट द्वारा कार्गो के अन्तरण/नौवहन के लिए अथवा किसी अन्य प्रयोजन हेतु बुक किया जाता है तो ऊपर बताए गए अनुसार ऐसे उपस्कर के लिए भाड़ा प्रभार लगाए जाएंगे। कोई अन्य प्रचालन जिसमें पतन उपस्कर प्रयोग किया गया है और यदि ऐसा प्रचालन 'घाटशुल्क' और/अथवा 'उठान प्रभार' के अंतर्गत नहीं आता है तो ऊपर विनिर्दिष्ट किए गए अनुसार उपस्कर भाड़ा प्रभार लगाए जाएंगे।
- 19.3 वैगन के तौल/पुन तौल के लिए किसी रेलवे तौल काटे तक वहन के लिए सीडीएस पर लोकोमोटिव भाड़ा प्रभार जैसा कि खंड 19.1 के क्रम सं 8 के अधीन विनिर्दिष्ट है, लगाए जाएंगे। यह रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित पुन तौल प्रभार के अतिरिक्त है।
- 19.4 यदि वैगन के कलकत्ता डॉक में पहुंचने पर रेलवे प्रणाली को, बिना खाली किए हुए पुन बुक किया जाता है तो खंड 19.1 के क्रम सं 11 के अधीन यथाविनिर्दिष्ट समेकित प्रभार केवल एक बार उद्ग्रहीत किए जाएंगे।
- 19.5 डॉक/जेट्टी के भीतर अथवा ब्लॉक रैंक टर्मिनल में बर्थ 1 शेड के अतिरिक्त अन्य स्थानों पर खाली किए गए निर्यात कार्गो को ढोने वाले वैगनों पर और यदि उनका सीडीएस के जरिए बाद में नौवाहन किया जाता है तो खंड 19.1 के क्रम सं 11 (क) के अधीन विनिर्दिष्ट दर पर समेकित प्रभार लगाए जाएंगे बशर्ते निर्यातक/उसका एजेंट ऐसे नौवहन जो सीपीटी को स्वीकार्य है, की पुष्टि में दस्तावेज प्रस्तुत करे।
- 19.6 जहा बिक्री के प्रयोजन हेतु किसी कार्गो के मूल्यांकन हेतु सीपीटी द्वारा सर्वेक्षक/मूल्यांकनकर्ता नियुक्त किया गया हो, ऐसे मूल्य निर्धारण की लागत आयत्तक या उसके निकारी एजेंट से वसूल की जाएगी, यदि कार्गो की सुपुर्दगी उनके द्वारा बिक्री से पूर्व ली जाए।

20 परमिट लाइसेंस

- 20.1 गोदियों, जेट्टियों, क्वार्क्स और घाटों में प्रवेश करने अथवा प्रचालन हेतु, जहा लागू हो, परमिटों/लाइसेंसों के निर्गम/नवीकरण के लिए निम्नलिखित दरें उद्ग्रहीत की जाएगी -

| क्र.सं. | विवरण | दर रुपए में |
|---------|---|---|
| 1. | गोदी परमिट प्रति व्यक्ति | 5/- प्रति दैनिक परमिट (अधिकतम 12 घंटे की वैधता) 135/- प्रति मासिक परमिट 375/- प्रति त्रैमासिक परमिट 160/- प्रति द्विवार्षिक परमिट |
| 2. | जलयान गौतल पर लाचमैन के लिए गोदी परमिट | 400/- प्रति द्विवार्षिक परमिट |
| 3. | प्रति वाहन/ट्रेलर गोदी परमिट और जहाज के पुर्जे और भंडार ढोने वाले वाहन सर्कुलर परमिट (रात्रि का वास भी शामिल है) | 25/- प्रति दैनिक परमिट 2,000/- प्रति वार्षिक परमिट |
| 4. | कटेनर उतारने-चढ़ाने के लिए सचल क्रेन/रीच स्टेकर/टाप लिफ्टर के लिए गोदी परमिट (इसमें रात्रि का वास भी शामिल है) | 100/- प्रति दैनिक परमिट 9,000/- प्रति वार्षिक परमिट |
| 5. | फोर्क लिफ्ट/कटेनर ढोने वाले ट्रेलर या कोई अन्य उतारने-चढ़ाने वाले उपस्कर के लिए गोदी परमिट (इसमें रात्रि का वास शामिल है) | 60/- प्रति दैनिक परमिट 5,400/- प्रति वार्षिक परमिट |

| क्र.सं. | विवरण | दर रुपए में |
|---------|---|---|
| 6. | कार्ट के लिए गोदी परामिट (रात्रि वास शामिल है) | 10/- प्रति दैनिक परमिट 1,100/- प्रति वार्षिक परमिट |
| 7 | हाकरो/वेन्डरों के लिए परमिट | 750/- प्रति वार्षिक परमिट |
| 8 | जहाजकर्मि परमिट बुक (जिसमें 50 परमिट होते हैं) | 500/- प्रति बुक |
| 9. | समाशोधन और अग्नेषण/उत्तराई-चढाई एजेंट लाइसेंस | 200/- प्रति लाइसेंस 1 माह के लिए 2,160/- प्रति लाइसेंस 1 वर्ष के लिए 5,400/- प्रति लाइसेंस 3 वर्ष के लिए 7,200/- प्रति लाइसेंस 5 वर्ष के लिए |
| 10. | जेट्टी सरकार का कूपर लाइसेंस (गोदी में प्रवेश शामिल है) | 120/- प्रति लाइसेंस 1 माह के लिए 1,080/- प्रति लाइसेंस 1 वर्ष के लिए 2,600/- प्रति लाइसेंस 3 वर्ष के लिए 3,600/- प्रति लाइसेंस 5 वर्ष के लिए |
| 11. | जहाज मरम्मत/जहाज प्रकाश व्यवस्था जहाज सर्वेक्षण/सामान्य ऑन बोर्ड सेवाएं (जीओएस)/जहाज ब्रेकिंग लाइसेंस | 2,200/- प्रति लाइसेंस प्रति वर्ष |
| 12 | जहाज कुलीगिरी लाइसेंस | 10,000/- प्रति लाइसेंस 2 वर्ष के लिए |
| 13 | सीडीएस पर पांडा सीटों के अधिभोग के लिए लाइसेंस | 30/- प्रति मासिक लाइसेंस |
| 14 | 1 वर्गमीटर स्थान घेरने अथवा सीडीएस में अंतर्देशीय जलयान घाटों में किसी स्थान पर अस्थाई निर्माण के लिए लाइसेंस | 6/- प्रति दिन 270/- प्रति तिमाही |
| 15 | एचडीसी में अंतर्देशीय जलयान घाटों में किसी स्थान पर 1 वर्गमीटर स्थान घेरने या अस्थाई निर्माण के लिए लाइसेंस | 5/- प्रति दिन 150/- प्रति तिमाही |
| 16 | एचडीसी में ट्रक टर्मिनल प्रयोग करने के लिए प्रति ट्रक/लॉरी/ट्रेलर के लिए परमिट | 15/- प्रति दैनिक परमिट 300/- प्रति मासिक परमिट |

20.2 क्षति/गुमशुदगी के मामले में, दूसरी प्रति/तीसरी प्रति परमिट/लाइसेंस के निर्गम के लिए प्रभार मूल के लिए लागू दर के 50% पर लगाया जाएगा। निःशुल्क जारी परमिट के लिए या प्रभार खंड 20.1 में इसी प्रकार के परमिट के लिए उपबधित दर का 25% होगा।

20.3 परामिट/लाइसेंस में किसी संशोधन के लिए, खंड 19.1, क्रम सं० 1 में यथाउल्लिखित संशोधन प्रभार लगाया जाएगा।

20.4 खंड 20.1 के क्रम सं 11 और 12 के अधीन जारी लाइसेंसों के मामले में नवीकरण के लिए आवेदन लाइसेंस की समाप्ति की तारीख से कम से कम एक माह पूर्व प्रस्तुत किया जाएगा। ऊपर विनिर्दिष्ट अवधि के बाद प्राप्त आवेदन पर मूल का 25% अतिरिक्त शुल्क देय होगा।

भाग—V

पोत-विखंडन संबंधी प्रभार

| | | |
|----------|-------|---|
| खंड 21 | — | पोत-विखंडन प्रभार |
| खंड 21.1 | — | सीडीएस में पोत-विखंडन संबंधी गतिविधियों के लिए निम्न दरें लगाई जाएंगी :- |
| | (i) | 2000 एलडीटी तक पोत न्यूनतम 4.5 लाख रुपए के अध्याधीन 450/-रुपए प्रति एलडीटी । |
| | (ii) | 2001 एलडीटी से 4000 एलडीटी तक के पोत - न्यूनतम 9 लाख रुपए के अध्याधीन 425 रुपए प्रति एलडीटी । |
| | (iii) | 4001 एलडीटी से 6000 एलडीटी तक के पोत - न्यूनतम 17 लाख रुपए के अध्याधीन 400/-रुपए प्रति एलडीटी । |
| | (iv) | 6000 एलडीटी से अधिक के पोत - न्यूनतम 24,00,000/-रुपए के अध्याधीन 350/-रुपए प्रति एलडीटी । |

टिप्पणी :-

- उक्त दरें उस तिथि को लागू होगी जब सीमाशुल्क नियंत्रण से निकले यान को विखंडित करने के लिए पूर्ण कागजात सीपीटी में विखंडन हेतु प्रस्तुत किए जाते हैं । विखंडन की प्रतीक्षा कर रहे यानों पर प्रभार टिप्पणी-7 में यथा उपबधित के अनुसार लगाया जाएगा ।
- भूमि अधिपत्य, पोत के स्थानांतरण, पत्तन उपकरण के उपयोग, विद्युत आपूर्ति, पत्तन अग्निशमन सेवा के उपयोग तथा पत्तन अग्निशमन कार्मिकों के नियोजन हेतु प्रभार संबंधित वर्तमान दरों के मान के अनुसार लगाए जाएंगे ।
- उक्त दर तब लगाई जाएंगी, जब पोत-विखंडन नीचे वर्णित विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर पूरा किया जाए :-

| | | | |
|-------|---|---|--------------------------|
| (i) | 2000 एलडीटी तक के पोतों के लिए | — | पोत-विखंडन घाट पर 25 दिन |
| (ii) | 2001 से 4000 एलडीटी तक के पोतों के लिए | — | पोत-विखंडन घाट पर 30 दिन |
| (iii) | 4001 एलडीटी से 6000 एलडीटी तक के पोतों के लिए | — | पोत-विखंडन घाट पर 40 दिन |
| (iv) | 6001 एलडीटी से 8000 एलडीटी तक के पोतों के लिए | — | पोत-विखंडन घाट पर 50 दिन |
| (v) | 8001 एलडीटी तथा उससे अधिक के पोतों के लिए | — | पोत-विखंडन घाट पर 50 दिन |

- 4 ऊपर टिप्पणी 3 के अनुसार विनिर्दिष्ट दिनों से पूर्व पोत विखंडन पूरा करने के लिए बचत के प्रत्येक दिन के लिए ऊपर खंड 21.1 में यथा उपबंधित दर के 1% की दर से छूट दी जाएगी जो दरों के अधिकतम 10% की सीमा के अध्याधीन होगी ।
- 5 यदि किसी यान के विखंडन में ऊपर टिप्पणी-3 में यथा उपबंधित विनिर्दिष्ट अवधि से अधिक समय लगता है तो विस्तार के प्रत्येक दिन के लिए ऊपर खंड 21.1 में यथा उपबंधित दर के 1% की दर से अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा ।
- 6 यदि कोई पोत विखंडनकर्ता किसी वित्तीय वर्ष में 25,000 एलडीटी से अधिक पोत-विखंडन करता है तो प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अंत में प्रति एलडीटी दर के 5% की दर से छूट अनुमत्य होगी ।
- 7 विखंडन की प्रतीक्षा कर रहे यानों पर दरों के मान के भाग VII के खंड 23.1 अथवा 24.1 के अनुसार दरों के 50% की दर से प्रभार लगाया जाएगा । विखंडन की प्रतीक्षा कर रहे यानों के अभिप्राय में कार्गो उतारने के पश्चात विखंडन के लिए प्रतीक्षारत यान की प्रतीक्षा अवधि तथा विखंडन के लिए स्थिरक भार में आए यान के मामले में नदी के नौबध, गोदी नौबध या विखंडन घाट को छोड़कर किसी भी अन्य धाट में प्रतीक्षारत रहने की अवधि शामिल है ।

एक बार पोत के विखंडन घाट पर लाए जाने के पश्चात दरों के मान के खंड 23 या खंड 24 के अनुसार उस पर कोई घाटशुल्क अथवा नौबध शुल्क नहीं लिया जाएगा ।
- 8 ऊपर खंड 21.1 के लिए प्रभारों का भुगतान पोत विखंडन के आरंभ होने से पूर्व अग्रिम तौर पर किया जाएगा ।
- 9 समय-समय पर राज्य या केन्द्रीय सरकार या किसी कानूनी/सांविधिक प्राधिकरण द्वारा लगाए गए करो, शुल्कों इत्यादि अतिरिक्त तौर पर लगाए जाएंगे ।
- 10 पोत विखंडनकर्ताओं को ऊपर टिप्पणी-3 में विनिर्दिष्ट अवधि जमा 15 दिनों के लिए अल्पावधिक लाइसेंस पर वर्तमान भूमि किराया अनुसूची की दर से संबंधित पोत विखंडन घाट से सलग्न पीछे का अहाता लेने की अनुमति होगी तथा उक्त लाइसेंस शुल्क का भुगतान अग्रिम तौर पर किया जाना होगा ।
- 11 यदि लाइसेंसशुदा भूमि से सलग्न पोत-विखंडन घाट लगातार 30 दिन की अवधि तक खाली रहता है तो सीपीटी को 15 दिन का नोटिस देने के पश्चात ऊपर टिप्पणी-X के अनुसार उक्त लाइसेंस समाप्त करने का अधिकार होगा ।

भाग—VI

शुष्क गोदी के लिए प्रभार

22. शुष्क गोदी प्रभार

22.1 पोत को गोदी में लाने तथा ले जाने के प्रभार :-

| 1 एवं 2 एन.एस. शुष्क गोदी | | 1 एवं 2 के.पी. शुष्क गोदी | | 3 के.पी. शुष्क गोदी | |
|---------------------------|------------------|---------------------------|------------------|---------------------|----------|
| विदेश जाने वाले पोत | तटीय पोत रुपए | विदेश जाने वाले पोत | तटीय पोत रुपए | विदेश जाने वाले पोत | तटीय पोत |
| अमरीकी डॉलर | | अमरीकी डॉलर | | अमरीकी डॉलर | |
| 8,000 | 2,57,600 | 7,000 | 2,25,400 | 5,000 | 1,61,000 |

22.2 शुष्क गोदी किराया प्रभार

(i) पोत के अधिभाग के प्रथम 10 दिनों (प्रति दिन या उसके भाग के लिए) के दौरान

| 1 एवं 2 एन.एस. शुष्क गोदी | | 1 एवं 2 के.पी. शुष्क गोदी | | 3 के.पी. शुष्क गोदी | |
|---------------------------|------------------|---------------------------|------------------|---------------------|------------------|
| विदेश जाने वाले पोत | तटीय पोत रुपए | विदेश जाने वाले पोत | तटीय पोत रुपए | विदेश जाने वाले पोत | तटीय पोत रुपए |
| अमरीकी डॉलर | | अमरीकी डॉलर | | अमरीकी डॉलर | |
| 1,800 | 58,000 | 1,500 | 48,300 | 900 | 29,000 |

- (ii) अधिभाग के 11वें दिन से 15वें दिन तक :- प्रति दिन या उसके भाग के लिए, खंड 22.2 (i) में यथा उल्लिखित दरों का 125% ।
- (iii) अधिभाग के 16वें दिन से 20वें दिन तक :- प्रति दिन या उसके भाग के लिए, खंड 22.2 (i) में यथा उल्लिखित दरों का 150% ।
- (iv) अधिभाग के 21वें दिन से 25वें दिन तक :- प्रतिदिन या उसके भाग के लिए, खंड 22.2(i) में यथाउल्लिखित दरों का 175% ।
- (v) अधिभाग के 26वें दिन से 35वें दिन तक :- प्रतिदिन या उसके भाग के लिए, खंड 22.2 (i) में यथाउल्लिखित दरों का 200% ।
- (vi) अधिभाग के 36वें दिन से 45वें दिन तक :- प्रतिदिन या उसके भाग के लिए, खंड 22.2 (i) में यथाउल्लिखित दरों का 225% ।
- (vii) अधिभाग के 45 दिनों से आगे :- प्रतिदिन या उसके भाग के लिए, खंड 22.2 (i) में यथाउल्लिखित दरों का 275% ।

22.3 अपने सरूपण के कारण विशेष कील ब्लॉक बिछाने की अपेक्षा वाले पोत के मामले में निम्न दरों पर अतिरिक्त किराया प्रभार लिए जाएंगे —

| | |
|--------------------------------|---|
| (क) 2 दिनों का किराया प्रभार * | मानक रूपरेखा से किसी परिवर्तन के लिए |
| (ख) 5 दिनों का किराया प्रभार * | शुष्क गोदी को बुक करने वाले पोत मालिक/एजेंट/चाटर्/मरम्मत करने वाले की विशिष्ट आवश्यकता की पूर्ति के लिए |

* किराया प्रभार का अर्थ है खंड 22.2 (i) में निर्धारित दरें ।

22.4 गोदी में पुनः लाने के प्रत्येक प्रचालन या ऐसी गतिविधि के भाग के लिए खंड 22.1 में निर्धारित गोदी में लाने तथा ले जाने की दरों के अनुसार भुगतान किया जाना है ।

22.5 प्रत्येक ब्लॉक को हटाने या पन अवस्थित करने के लिए प्रभार

| | |
|----------------------------|-----------------|
| विदेश जाने वाले पोत के लिए | 100 अमरीकी डालर |
| तटीय पोत के लिए | 3,200 रूपए |

22.6 पोत की शुष्क गोदी के आधिपत्य की अवधि की गणना उसके शुष्क गोदी में प्रवेश करने के पश्चात् गोला बारूद के बक्स को व्यवस्थित किए जाने के समय से लेकर उसके शुष्क गोदी को खाली करने के समय तक की जाएगी ।

22.7 ऊपर खंड 22.2(i) के तहत दरों में केवल एक हौज तथा कैंपस्टन के माध्यम से बिना फिल्टर किए गए पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार शामिल हैं । यदि एक से अधिक पाइप के माध्यम से बिना फिल्टर किए गए पानी की आवश्यकता है तो ऐसी आपूर्ति के लिए विदेश जाने वाले पोत के लिए 50 अमरीकी डॉलर प्रति दिन प्रति पाइप तथा तटीय पोत के लिए 1600/-रूपए प्रति दिन प्रति पाइप की दर से अतिरिक्त प्रभार लिए जाएंगे ।

22.8 यदि स0 1 एनएस शुष्क गोदी के किसी अन्य पोत के आधिपत्याधीन होने के कारण किसी पोत को स0 2 एनएस शुष्क गोदी में रोका जाता है तो पोत के इस प्रकार रोके जाने की अवधि के लिए सामान्य शुष्क गोदी किराया प्रभारों की बजाए खंड 24.1 क्रमांक 1 के अनुसार नौबध किराया प्रभार लगाए जाएंगे ।

22.9 यदि एक समान प्रचालन सुविधा के रूप में एक से अधिक पोत एक ही शुष्क गोदी का उपयोग कर रहे हैं तो ऊपर खंड 22.2 के तहत विनिर्दिष्ट दर के 25% की छूट प्रत्येक पोत को अनुज्ञेय की जाएगी । किसी सीपीटी पोत के साथ मिलकर शुष्क गोदी का उपयोग करने पर भी यह छूट प्रयोज्य होगी ।

22.10 शुष्क गोदी मरम्मत तथा अन्य कार्यों के लिए शुष्क गोदी क्रेन की सेवाएँ निम्न दरों पर उपलब्ध कराई जा सकती हैं —

| क्रेन क्षमता | विदेश जाने वाले पोत दर प्रति 8 घंटे की पाली | तटीय पोत दर प्रति 8 घंटे की पाली |
|--------------|--|-------------------------------------|
| (क) 25 टन | 200 अमरीकी डालर | 6,500/- रूपए |
| (ख) 7 टन | 100 अमरीकी डॉलर | 3,200/- रूपए |

टिप्पणी क्रेन सुविधा उपलब्ध होने पर ही दी जाएगी तथा शुष्क गोदी अधिभोग अथवा किराया प्रभारों पर इसका कोई प्रभाव नहीं होगा ।

22.11 पोत सीएचपीटी द्वारा उसे आपूर्ति की गई बिजली के लिए वास्तविक के आधार पर भुगतान करेगा ।

भाग—VII

पोत संबन्ध प्रभार

23. घाट किराया

23.1 गोदी घाट/नदी पार्श्व जेटी पर पोत का घाट किराया निम्न दरो पर लिया जाएगा -

| क्र स | अधिभोग स्थल | पोत जीआरटी | विदेश जाने वाले पोत अमरीकी डॉलर में मे दर प्रति 8 घंटे या उसका भाग | तटीय पोत रुपए की दर प्रति 8 घंटे या उसका भाग |
|----------|---|---|---|---|
| 1. | खिदरपुर गोदी—I, किडरपुर गोदी—II, नेताजी सुभाष गोदी, बज-बज जेटी डायमडल हारबर जेटी रायचौक जेटी पर घाट अधिभोगी पोत | (i) 3000 जीआरटी तक (ii) 3001 से 10000 जीआरटी (iii) 10000 जीआरटी से अधिक | 81.60 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 4.08 सेट प्रति जीआरटी न्यूनतम 122.40 डॉलर के अध्याधीन 3.5 सेट प्रति जीआरटी 350 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 2.92 सेट प्रति जीआरटी | (i) 500 जीआरटी से अधिक के दावा के लिए न्यूनतम 2620/-रुपए तथा 500 जीआरटी तक के पोत के लिए 2100/ रुपए के अध्याधीन 1.31 रुपए प्रति जीआरटी (ii) न्यूनतम 3930/-रुपए के अध्याधीन 1.13 रुपए प्रति जीआरटी (iii) 11300/-रुपए की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 0.94 रुपए प्रति जीआरटी |
| 2 | हल्दिया ऑयल जेटी तथा हल्दिया गोदी पर घाट अधिभोगी पोत | (i) 3000 जीआरटी तक (ii) 3001 से 10000 जीआरटी (iii) 10000 जीआरटी से अधिक | 46.60 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 2.33 सेट प्रति जीआरटी 69.90 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 2.0 सेट प्रति जीआरटी 200 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 1.67 सेट प्रति जीआरटी | (i) 500 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए 720/-रुपए की न्यूनतम राशि तथा 500 जीआरटी तक के पोतों के लिए 600/ रुपए की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 0.36 रुपए प्रति जीआरटी (ii) 1100/-रुपए की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 0.30 रुपए प्रति जीआरटी (iii) 3,000 रुपए की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 0.23 रुपए प्रति जीआरटी |
| 3 | ऊपर क्र.स 1 तथा 2 में वेनिर्दिष्ट घाट/जेटी अधिभोगी प्रदर्शनी पोत | | लागू घाट दर का 50% | प्रयोज्य घाट दर का 50% |

टिप्पणी :-

- (i) 8 घंटे की अवधि का परिकलन पोत द्वारा घाट/जेट्टी पर आधिपत्य किए जाने के समय से किया जाएगा ।
- (ii) उक्त दरों में पोर्टेनर तथा कैंन्टीलेवर क्रैन को छोड़कर घाट पर किसी तट आधारित स्थापना का उपयोग शामिल है ।
- (iii) जब भी घाट पर आधिपत्य वाले किसी अन्य पोत के साथ किसी पोत को दोहरा/तिहरा किनारे पर लगाया जाता है तो दोहरा/तिहरा किनारे पर लगाए गए ऐसे पोत पर ऊपर विनिर्दिष्ट घाट शुल्क प्रमारों के 50% की दर से प्रमार लगाया जाएगा बशर्ते कि पोत कार्यचालन स्थिति में न हो ।
- (iv) एचडीसी में नौका जेट्टी/लगर जेट्टी अथवा किसी अन्य नदी पार्श्व जेट्टी (ऊपर क्रम 1 तथा 2 पर विनिर्दिष्ट को छोड़कर) अथवा बज-बज, डायमंडल हारबर तथा रायचौक पर अवतरण या ब्वाय पर आधिपत्य करने वाले फ्लैट (पटेला) नौका/नाव/मछली पकड़ने वाले ट्रॉलर पर प्रति 8 घंटे 100/-रुपए लगाए जाएंगे ।
- (v) ऊपर (4) पर विनिर्दिष्ट के अलावा किसी पोत पर, यदि वह क्रमांक 1 तथा 2 में विनिर्दिष्ट को छोड़कर किसी अन्य नदी पार्श्व जेट्टी में लंगर डाले हुए है, विदेश व्यापार में लगे पोत के मामले में 53.17 डॉलर प्रति 8 घंटे की दर से तथा तटीय व्यापार में लगे हुए पोत के मामले में 1712/-रु0 प्रति 8 घंटे की दर से घाटशुल्क लगाया जाएगा ।
- (vi) नदी पार्श्व जेट्टी का प्रयोग करने वाले पर्यटन/फेरी लांच से 150/-रुपए प्रति यात्रा प्रति दिन का प्रमार लिया जाएगा ।

23.2 प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता प्रमार

पोतों के लिए लंगर डालने में 'प्राथमिकता'/'बेदखली प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए प्रमार दरों के मान के खंड 23.1 के अनुसार घाट किराया प्रमारों के अतिरिक्त निम्न दरों पर लिए जाएंगे :-

लंगर डालने में प्राथमिकता .

24 घंटे के न्यूनतम बर्थ किराया प्रमार के अध्याधीन बर्थ पर वस्तुतः रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रमारों के 75% के समकक्ष प्रमार ।

बर्थ पर वस्तुतः रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रमारों तथा पोतों के 'अंतः अंतरण' तथा 'बाह्य अंतरण' के लिए खंड 28.10 के तहत दरों पर अंतरण प्रमारों के 100% के समकक्ष प्रमार ।

टिप्पणी :- उक्त प्रमार निम्नलिखित श्रेणियों पर नहीं लगाए जाएंगे :-

- (i) रक्षा मंत्रालय के लिए कार्गो सवाहक पोत ।
- (ii) सद्भावना यात्रा पर आने वाले रक्षा पोत ।
- (iii) समुद्री विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका अभिपोत के प्रयोजनार्थ किराए पर लिए गए पोत ।
- (iv) कोई अन्य पोत जिनके लिए भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो ।
- (v) 'प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए शुल्क उन पोतों से नहीं लिया जाता जो सामान्य नीति के अनुसार किसी विनिर्दिष्ट कार्गो का सवहन करते हैं तथा उस प्रकार के कार्गो के संचालन के लिए आरक्षित घाट पर लंगर डालते हैं । तथापि, जब भी विनिर्दिष्ट कार्गो की श्रेणी के भीतर या अन्यथा किसी पोत को 'प्राथमिकता'/'बेदखली प्राथमिकता' प्रदान की जाती है तो पत्तन, यथा मामला 'प्राथमिकता'/'बेदखली प्राथमिकता' प्रदान करने के शुल्क का संग्रहण करेगा ।

‘प्राथमिकता’/‘बेदखली प्राथमिकता’ प्रदान करने के लिए शुल्क लगाया जाता है यदि किसी विशिष्ट प्रयोक्ता को किसी घाट पर एकमात्र सुविधा प्रदान की गई हो। शुल्क तब भी लगाया जाएगा यदि विशिष्ट प्रयोक्ता को दी गई एकमात्र सुविधा वाले घाट पर किसी अन्य पोत को ‘प्राथमिकता’/‘बेदखली प्राथमिकता’ प्रदान कर जगह दी गयी हो।

- (vi) उन पोतों पर ‘प्राथमिकता’/‘बेदखली प्राथमिकता’ प्रदान करने का शुल्क लागू नहीं होगा, जहां ‘प्राथमिकता’/‘बेदखली प्राथमिकता’ प्रदान करने के आवश्यक निर्देश तो जारी किए गए हैं, किन्तु आगमन पर ऐसे पोतों को उनकी बारी आने पर सामान्य क्रम में स्थान दिया गया है।
- (vii) ‘प्राथमिकता’/‘बेदखली प्राथमिकता’ प्रदान करने के लिए शुल्क उन पोतों पर नहीं लगाए जाते हैं, जिन्हें सरकार के अनुमोदन से दीर्घावधिक आधारित पट्टे पर दिए गए घाट पर स्थान दिया जाता है तथा जो पट्टाधारी के खाते पर हैं, किन्तु शुल्क लगाया जाएगा, यदि किसी प्रयोक्ता के किसी पोत को ‘प्राथमिकता’/‘बेदखली प्राथमिकता’ प्रदान करके पट्टाधारी बर्थ पर स्थान दिया जाता है।

24. नौबंद/लंगरगाह

- 24.1 जब पोत डॉक ब्याय/नदी नौबंद या सीडीएस/एचडीसी में किसी अन्य नौबंद/लंगरगाह में अथवा एचडीसी में लॉक बैरल में नौबंद/लंगर डालता है तो प्रमारों का उद्ग्रहण निम्न दरो पर किया जाएगा :-

| क्र.सं. | पोत का विवरण तथा अधिपत्य का स्थान | दर |
|---------|---|--|
| 1. | किसी डॉक ब्याय पर नौबंद किया गया या एचडीसी में लॉक बैरल पर लंगर डालने वाला समुद्रगामी पोत | ऊपर खंड 23.1 के तहत यथा विनिर्दिष्ट सबधित श्रेणी के लिए घाट किराए का 50% |
| 2. | किसी नदी नौबंद/किसी अन्य नौबंद पर नौबंद किया गया समुद्रगामी पोत | ऊपर खंड 23.1 के अंतर्गत यथा विनिर्दिष्ट श्रेणी के लिए घाटशुल्क का 25% |
| 3. | किसी नदी लंगरगाह या किसी अन्य लंगरगाह पर लंगर डालने वाला समुद्रगामी पोत | ऊपर खंड 23.1 के अंतर्गत यथा विनिर्दिष्ट श्रेणी के लिए घाटशुल्क का 15% |
| 4. | डॉक ब्याय पर नौबंद किया गया अंतर्देशीय पोत/फिशिंग ट्रॉलर | 363/-रुपए प्रति दिन |
| 5. | नदी नौबंद पर नौबंद किया गया अंतर्देशीय पोत/फिशिंग ट्रॉलर | (i) 181/-रुपए प्रति दिन (ii) खाली करने के एक माह के नोटिस के अध्याधीन 3625/-रुपए प्रतिमाह |

टिप्पणी:- पोत के नौबंद किए जाने/लंगर डालने के समय से 8 घंटे की अवधि का परिकलन किया जाएगा।

25. अनोदित पोतों पर प्रमार

- 25.1 प्रति पोत न्यूनतम 1000/-रुपए तथा अधिकतम 10,000/-रुपए की राशि के अध्याधीन 20/-रुपए प्रति घन मीटर की दर से पंजीकरण शुल्क/वार्षिक लाइसेंस शुल्क का उद्ग्रहण किया जाएगा।
- 25.2 किसी प्रमाणपत्र/लाइसेंस को बढ़ाने के लिए प्रमार प्रति माह वार्षिक लाइसेंस शुल्क के 25% की दर पर लगाए जाएंगे।

25.3 गैर-प्राप्त ख काफटों पर अन्य प्रमार निम्नलिखित दरों पर लगाए जाएंगे :-

| क्र.सं. | सेवा | दर रुपए |
|---------|--|---------------------|
| 1. | माझी लाइसेंस/यात्री पोत के लिए लाइसेंस प्लेट/डुप्लीकेट लाइसेंस | 100/- प्रति निर्गम |
| 2 | रजिस्ट्री तथा लाइसेंस प्रमाणपत्र में स्वामित्व परिवर्तन का समर्थन | 500/- प्रति निर्गम |
| 3. | रजिस्ट्री के डुप्लीकेट प्रमाणपत्र का निर्गम | 300/- प्रति निर्गम |
| 4 | मालिक के वर्कशॉप में सर्वेक्षण | |
| | (क) पत्तन की सीमा के भीतर | 1100/- प्रति दौरा |
| | (ख) पत्तन की सीमा के बाहर | 2000/- प्रति दौरा |
| 5 | विस्फोटक ले जाने वाली नावों को उपयुक्तता प्रमाणपत्र प्रदान करने के लिए शुल्क | |
| | (क) यदि आवेदन वार्षिक सर्वेक्षण के समय किया गया हो | 1000/- |
| | (ख) यदि आवेदन किसी अन्य समय किया गया हो | 1500/- |
| 6 | विशेष सर्वेक्षण के लिए तथा डायमंड बदरगाह से स्कूप ले जाने अथवा उसके नीचे कार्य करने के लिए परमिट का निर्गम शुल्क | 1000/- |
| 7 | मालिक की वर्कशॉप/पोतातरण-मच पर निरीक्षण के पश्चात मरम्मत के सब्ध में तकनीकी सलाह के लिए शुल्क | 2000/- |
| 8. | नई संरचना के लिए आरेख तथा योजनाओं की संवीक्षा तथा अनुमोदन के लिए शुल्क | 2000/-प्रति पोत |
| 9 | अगाप्रयोग की प्रक्रिया द्वारा संरचना/पुनर्संरचना के दौरान निरीक्षण हेतु शुल्क | 1000/-प्रति पोत |
| 10. | माझी पुस्तिका की आपूर्ति | 25/- प्रति पुस्तिका |
| 11. | संरचना, पुनः संरचना तथा सर्वेक्षण के मार्गदर्शन तथा नियमों के लिए अनुदेश पुस्तिका की आपूर्ति | 200/-प्रति पुस्तिका |
| 12 | पुनः पंजीकरण शुल्क के लिए प्रमार | 300/- |

टिप्पणी :- ऊपर निर्दिष्ट प्रावधानों में से किसी एक का एक माह की अवधि से आगे किए गए उल्लंघन के लिए प्रमार संबंधित प्रमार की दर से दुगुने पर वसूल किए जाएंगे ।

26 नावों, फ्लैटों (पटेला), अनोदित नौकाओं तथा मोटर लाचों पर डॉक टॉल (चुंगी) एवं ठहराव प्रमार :-

26.1 नाव, फ्लैट (पटेला), अनोदित नौकाओं तथा मोटर लाच की प्रविष्टि के लिए डॉक टॉल (चुंगी) का उद्ग्रहण निम्न दरों पर किया जाएगा :-

| क्र.सं. | क्षमता | दर रुपए |
|---------|--------------------|--|
| 1 | 30 घन मीटर तक | 200/-रुपए प्रति नाव/फ्लैट(पटेला)/नौका/मोटर लाच प्रति प्रविष्टि |
| 2 | 30 घन मीटर से अधिक | 200/-रुपए की न्यूनतम राशि के अध्याधीन प्रति नाव/फ्लैट (पटेला)/नौका/मोटर लाच प्रति प्रविष्टि. 3/-रुपए प्रति घन मीटर |

262 गोदी के अंदर ठहरने के लिए नाव/प्लैट (पटेला)/नौका/मोटर लाच पर निम्न दरों से ठहराव प्रभाव लगाए जाएंगे—

| क्र स | अवधि | दर रुपए |
|-------|---------------------------------|-------------------------------|
| i) | प्रविष्टि की तिथि से पाच दिन तक | 25/-रुपए प्रति पोत प्रति दिन |
| ii) | 6ठे से 15वे दिन तक | 75/-रुपए प्रति पोत प्रति दिन |
| iii) | 16वे दिन से आगे | 150/-रुपए प्रति पोत प्रति दिन |

27 विविध

27.1 पोत को प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभाव लगाए जाएंगे -

| क्र स | सेवा | विदेश जाने वाले पोत अमरीकी डॉलर में दर | तटीय पोत रुपयों में दर |
|-------|---|--|---|
| 1 | नौबध, प्लव, पोन्टून लगाना/ पुन लगाना/देखरेख करना | 500.00 प्रति दिन | 16 100/- प्रति दिन |
| 2 | एकर/चेनों के अश्वेन्द्र प्रचालन (क) बज-बज तक (ख) बज-बज से नीचे | 1000.00 प्रति दिन 2000.00 प्रति दिन | 32 200/- प्रति दिन 64 400/- प्रति दिन |
| 3 | माग किए जाने पर विशेष कार्य के लिए लाच को किराए पर देना | 100.00 प्रति घंटा | 3 220/- प्रति घंटा |
| 4 | अग्नि प्लोट को किराए पर लेना | 1000.00 प्रति दिन | 32 200/- प्रति दिन |
| 5 | स्किन गोताखोर | 10.00 प्रति घंटा | 320/- प्रति घंटा |
| 6 | ड्रेस गोताखोर | 200.00 प्रति घंटा | 6 440/- प्रति घंटा |
| 7 | फिल्टर किए गए जल की आपूर्ति (क) पाइपलाइन के जरिए (ख) जल नौका के जरिए | 5.60 प्रति 1000 लिटर 7.00 प्रति 1000 लिटर | 180.00 प्रति 1000 लिटर 225.00 प्रति 1000 लिटर |
| 8 | विद्युत आपूर्ति | 0.25 प्रति यूनिट जमा 30.00 स्थापना प्रभार | 5.00 प्रति यूनिट जमा 500.00 स्थापना प्रभार |
| 9 | पोर्टेनर क्रेन का उपयोग | 145.00 प्रति घंटा | 4670.00 प्रति घंटा |
| 10 | अडमान तथा कलकत्ता के बीच यात्रियों के ले जाने वाले पोत पर अतिरिक्त प्रभार | शून्य | प्रति पूर्ण यात्रा पर 7500.00 या प्रति एक चरण के लिए 3750.00 |

27.2 खंड 2/1 (1 से 9) के तहत किसी माग को रद्द करने के लिए प्रभार विशेष सेवा के लिए प्रयोज्य प्रभार के 10% की दर पर लगाया जाएगा ।

27.3 हल्दिया तेल जेट्टी/एचडीसी पर किसी स्थल पर संचालित पीओएल टैंकर/अन्य पोता से ब्यास् जल के उपचार के लिए प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा -

| जीआरटी में पोत की क्षमता | विदेश जाने वाले पोत दर अमरीकी डॉलर | तटीय पोत दर रुपए |
|---|---------------------------------------|-----------------------|
| 5000 जीआरटी तक पोत | 480 प्रति पोत | 15,450 /— प्रति पोत |
| 5000 जीआरटी से अधिक 20,000 जीआरटी तक पोत | 900 प्रति पोत | 28,900 /— प्रति पोत |
| 20,000 जीआरटी से अधिक पोत | 4500.00 प्रति पोत | 1,45,000 /— प्रति पोत |

27.4 खंड 27.3 के तहत किसी मांग को रद्द करने के लिए प्रभार का उद्ग्रहण विशिष्ट सेवा के लिए प्रयोज्य प्रभार के 20% की दर से किया जाएगा ।

28. पोतों का नीकर्षण शुल्क तथा संचालन शुल्क

28.1 किसी पोत पर सैंडहेड से अंतर्यात्रा के दौरान सीधे या किसी अन्य बिन्दु के मार्ग से होते हुए कलकत्ता डॉक सिस्टम में किसी बिन्दु तक तथा वहिर्यात्रा के दौरान सीधे या किसी अन्य बिंदु से होते हुए वापस सैंडहेड तक संचालन करने और डॉक के भीतर एक अंतरण करने के लिए प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :-

| पोत की क्षमता | विदेश जाने वाले पोत दर प्रति जीआरटी अमरीकी डॉलर | तटीय पोत प्रति जीआरटी दर रुपए |
|--|---|--|
| 1. 5000 जीआरटी तक पोत | 2460 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 123 सेंट | 80,000 रुपए की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 40 |
| 2. 5000 जीआरटी से अधिक तथा 15,000 जीआरटी तक | 6150 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 115 सेंट | 2,00,000 /— रुपए की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 37 |
| 3. 15,000 जीआरटी से अधिक के पोत | 17250 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 105 सेंट | 5,55,000 /— रुपए की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 34 |

28.2 सैंडहेड से हल्दिया गोदी परिसर में किसी बिंदु तक यात्रा के संचालन के लिए प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा :-

| पोत की क्षमता | विदेश जाने वाले पोत दर प्रति जीआरटी अमरीकी डॉलर | तटीय पोत प्रति जीआरटी दर रुपए |
|--|---|---|
| 1. 5000 जीआरटी तक पोत | 1400 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 70 सेंट | 26,000 रुपए की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 13.00 |
| 2. 5000 जीआरटी से अधिक तथा 15,000 जीआरटी तक | 3500 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 65 सेंट | 65,000 /— रुपए की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 12.00 |
| 3. 15,000 जीआरटी से अधिक के पोत | 9750 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 60 सेंट | 1,80,000 /— रुपए की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 11.00 |

- 28.3 सैंडहेड से सागर अथवा डायमंड बदरगाह लंगरगाह तक तथा वापस संचालन का उपयोग करने वाले पोतो, जिन्हें कलकत्ता गोदी प्रणाली या हल्दिया गोदी परिसर में किसी अन्य बिंदु तक संचालन की आवश्यकता नहीं है, को ऊपर खंड 28.1 में विनिर्दिष्ट संचालन दर में 25% की छूट अनुज्ञेय की जाएगी ।
- 28.4 सैंडहेड से हल्दिया लंगरगाह तक वापस संचालन का उपयोग करने वाले पोतो, जिन्हें कलकत्ता गोदी प्रणाली या हल्दिया गोदी परिसर के किसी अन्य बिंदु तक संचालन की आवश्यकता नहीं है, को ऊपर खंड 28.2 में विनिर्दिष्ट संचालन दर में 20% की छूट अनुज्ञेय की जाएगी ।
- 28.5 यथा मामला खंड 28.1 अथवा 28.2 की दरों का 50% अतर्थात्रा अथवा बहिर्यात्रा पर लागू होगा ।
- 28.6 एचडीसी के रास्ते सीडीसी को अपनी अतर्थात्रा में पोत खंड 28.2 में विनिर्दिष्ट दरों के 50% का भुगतान एचडीसी में करेगा तथा खंड 28.1 में विनिर्दिष्ट दरों के 25% का भुगतान सीडीएस में करेगा । एचडीसी के रास्ते सीडीएस से बहिर्यात्रा के मामले में खंड 28.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 25% सीडीएस में तथा खंड 28.2 में विनिर्दिष्ट दरों का 50% एचडीसी में लगाया जाएगा ।
- 28.7 भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 31 के प्रावधान के तहत प्रदत्त छूट के संदर्भ में जल संचालकों की सेवाओं की आवश्यकता न रखने वाले पोतो, जो पत्तन में आते हैं या बाहर जाते हैं, पर यथामामला अतर्थात्रा या बहिर्यात्रा के लिए न्यूनतम प्रभारों सहित उक्त दरों के 30% की छूट अनुज्ञेय की जाएगी ।
- 28.8 डॉक के भीतर पोत की एक शिफ्टिंग को पायलिटिज प्रभारों में शामिल किया जाता है । पत्तन की सुविधा से संबंधित छोड़कर, दूसरी ओर अनुवर्ती शिफ्टिंग के लिए खंड 28.12 के अतर्गत उल्लिखित दरों पर वसूली की जाएगी ।
- 28.9 लैश पोतों के मामले में उक्त दरों में घाट लगाने तथा नौकाओं के बेड़े को ठहराने के प्रभार शामिल हैं ।
- 28.10 किसी फिशिंग ट्रॉलर के संचालन के लिए प्रभार यथामामला खंड 28.1 अथवा 28.2 अथवा 28.7 के तहत दर के 50% की दर से संदेय होंगे ।
- 28.11 एचडीसी से बजबज/डायमंड हारबर/रायचौक अथवा सीडीएस में किसी बिन्दु तक, जो अतर्थात्रा या बहिर्यात्रा का भाग नहीं है, या विलोमत संचालन का लाम उठाने वाले पोतो पर डॉक प्रणाली, जहा से यात्रा आरम्भ होती है, द्वारा प्रत्येक चरण के लिए खंड 28.1 के तहत विनिर्दिष्ट दर के 12.5% की दर पर पायलिटिज शुल्क लगाया जाएगा । कलकत्ता से हल्दिया अथवा विलोमतः के लिए यात्रा एक चरण मानी जाएगी ।
- 28.12 कलकत्ता डॉक प्रणाली अथवा हल्दिया डॉक परिसर के किसी घाट/ब्याय/नौबध/शुष्क गोदियों के बीच पोत को स्थानांतरित करने के लिए प्रभार निम्नलिखित दरों पर लगाया जाएगा —

| स्थानांतरण प्रकृति | विदेश जाने वाले पोत दर अमरीकी डालर में प्रति जीआरटी | तटीय पोत दर रुपए में प्रति जीआरटी |
|--------------------------------|---|--|
| 1. कलकत्ता डाक सिस्टम में | 200 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 10 सेंट | 6400/- की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 3 20 |
| 2. हल्दिया डॉक काम्प्लेक्स में | 1000 डालर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 10 सेंट | 20,000/- की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 3 20 |

- 28.13 यदि एजेंट/पोत मालिक/चार्टरर द्वारा किसी पायलट की बुकिंग घाट/ब्याय/नदी नौबंद/लंगरगाह से निकलने के निश्चित समय से 24 घंटे से कम समय पहले रद्द की जाती है तो यथामामला विदेश जाने वाले पोत पर 210 अमरीकी डॉलर तथा तटीय पोतों पर 6750/—रुपए प्रति रद्दीकरण, का प्रभार लगाया जाएगा। यदि नौ प्रस्थान (जलयान) संचालकों/टग की अनुपलब्धता अथवा नुटिकरण या पत्तन को आरोग्य किन्हीं कारणों से तालाबंदी के कारण रद्द किया जाता है तो संचालक बुकिंग के लिए कोई निरसन प्रभार नहीं लिए जाएंगे।
- 28.14 जिन पोतों के परीक्षण किए जा रहे हैं, उनके संचालन के लिए गार्डनरीच के ऊपर तथा वहा तक परीक्षणों के लिए 10,000/—रुपए प्रति परीक्षण तथा गार्डनरीच से नीचे 30,000/—रुपए प्रति परीक्षण का प्रभार लगाया जाएगा।
- 28.15 सैंडहेड पर माल उतराई प्रचालन कर रहे पोत पर खड 29 के अनुसार पत्तन देयताओं को छोड़कर, जैसा भी मामला हो—विदेश जाने वाले पोत या तटीय पोत के मामले में 5 सेंट प्रति जीआरटी या 2.3 रुपए प्रति जीआरटी का सर्व समाहित प्रभार (लंगरगाह प्रभाव सहित) लगाया जाएगा।
- 28.16 किसी अतर्देशीय पोत को स्थानांतरित करने के लिए निम्न दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे :-
- (क) गोदी में किन्हीं दो स्थानों के बीच, जिसके लिए रिबर पायलट के सेवाएं अपेक्षित नहीं हैं 5,000/—रुपए प्रति स्थानांतरण
- (ख) गोदी, जेटी, नदी नौबंद में किन्हीं दो स्थानों के बीच, जिसके लिए बदरगाह संचालक की सेवाएं अपेक्षित हैं 8000/—रुपए प्रति स्थानांतरण
- 28.17 खड 28.1, 28.2, 28.7, 28.12, 28.14 तथा 28.16 के तहत दरों में कर्षनाव/लांच की सेवाओं, पोतों की नौबंदी करने तथा नौबंदी हटाने तथा मोड़ने, यदि आवश्यक हो, के प्रभार शामिल हैं, सिवाए तब जब पोत मालिक/एजेंट/चार्टरर की विशिष्ट मांग पर अतिरिक्त कर्षनाव या लांचों के सेवाएं प्रदान की जाएं।
- 28.18 पोतमालिक/एजेंट/चार्टरकर्ता द्वारा मांग पर कलकत्ता पत्तन न्यास कर्षनाव/प्रेषण पोत/सर्वेक्षण पोत/लंगरगाह पोत/ड्रेजर्स के उपयोग के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभार लगाए जाएंगे :-

| क्र.सं. | विदेश जाने वाले पोत दर अमरीकी डॉलर में | तटीय यान दर रुपए में |
|-------------------------------------|--|---|
| (i) 1,000 आईएचपी से अनधिक के यान | प्रति प्रचालन 600 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 200 डॉलर प्रति घंटा | प्रति प्रचालन 19,320/— की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 6,440/— प्रति घंटा |
| (ii) 1,000 आईएचपी से अधिक के पोत | प्रति प्रचालन 750 डॉलर की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 250 डॉलर प्रति घंटा | प्रति प्रचालन 24,150/— की न्यूनतम राशि के अध्याधीन 8,050/— प्रति घंटा |

- 28.19 बचाव प्रचालन के लिए कलकत्ता पत्तन न्यास की कर्षनाव/पोत का प्रयोग करने पर 25% का अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा।
- 28.20 पोत मालिकों/पोत के एजेंट को वास्तविक भेमा प्रोग्राम जमा 20% की अदायगी करनी होगी जब भी कलकत्ता पत्तन न्यास की कर्षनाव/पोत का उपयोग वे नौकर्षण सहायता/बचाव प्रचालन के लिए करें। ऐसे मामलों में, दुर्घटना के मामले में किराए पर लेने वाला के विरुद्ध क्षतिपूर्ति के दावे नहीं किए जाएंगे।

29 पत्तन देयताएं

29.1 कलकत्ता पत्तन में प्रवेश करने वाले पोतों पर निम्नलिखित दरों पर पत्तन देयताओं की वसूली की जाएगी :-

| पोत का किशया | विदेश जाने वाले पोत दर अमरीकी डॉलर प्रति जीआरटी | तटीय पोत दर रुपए प्रति जीआरटी | एक ही पोत के संबंध में भुगतान की प्रायिकता |
|--|---|---|---|
| (i) 3000 जीआरटी तक समुद्रगामी पोत | 18 सेट | 5 80 | यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रतिष्ठि पर सदेय है |
| (ii) 3000 जीआरटी से अधिक के समुद्रगामी पोत | 30 सेट | 9 70 | यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रतिष्ठि पर सदेय है |
| (iii) स्थिरक भार में अपने तथा जाने वाले पोत तथा जिनमें यात्री नदी है | ऊपर (i) तथा (ii) में उल्लिखित संबंधित दरों का 75% | ऊपर (i) तथा (ii) में उल्लिखित दरों का 75% | यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रतिष्ठि पर सदेय है |
| (iv) प्रवेश करने वाले पोत जो न तो कोई कार्गो या यात्री उतारते हैं और न ही अंदर लेते हैं (परंतु इस अपवाद के साथ कि मरम्मत के प्रयोजनार्थ माल की उतराई और पुन लदान करना आवश्यक हो सकता है) | ऊपर (i) तथा (ii) में उल्लिखित संबंधित दरों का 50% | ऊपर (i) तथा (ii) में उल्लिखित दरों का 50% | यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रतिष्ठि पर सदेय है |
| (v) मालबोट प्रचालन के लिए सैंडहेड में कार्यरत पोत | ऊपर (i) तथा (ii) में उल्लिखित संबंधित दरों का 25% | ऊपर (i) तथा (ii) में उल्लिखित दरों का 25% | यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रतिष्ठि पर सदेय है |

टिप्पणी -

- पृथक्कीकृत स्थिरक भार वाले तेल टैंकरों के लिए इसके अंतर्राष्ट्रीय टन भार प्रमाणपत्र के 'अभ्युक्ति' कालम में निर्दिष्ट अपघित सकल टनभार पत्तन देयताएं लगाने के प्रयोजनार्थ इसका सकल टनभार माना जाएगा ।
- खाली लैश नौकाओं को उठाने के लिए "दूसरी बार आने वाले" लैश पोत पर कोई पत्तन देयता प्रसारित नहीं की जाएगी ।
- सीडीएस तथा एचडीसी, दोनों पर जाने वाले पोत के मामले में सीडीएस तथा एचडीसी दोनों पर लागू पत्तन देयताओं का 50% सदेय होगा ।

भाग—VIII**विशेष दर**

1. वेतन, मजदूरी तथा सेवानिवृत्ति लाभों के संबंध में विविध सरकारी आदेशों के कारण बकाया राशि के संबंध में 31 दिसम्बर, 2000 तक उपार्जित देयता को पूरा करने के लिए भाग—I से भाग VII के तहत दरों के मान में अधिसूचित विभिन्न प्रमारों के प्रतिशत के रूप में वित्तीय वर्ष 2001–2002 से आरंभ करके 4 वर्षों की अवधि के लिए एक विशेष दर लगाई जाएगी। यह दर समय-समय पर लागू रेलवे कार्यकलाप (भाग I से VII में शामिल नहीं) संबंधी दुलाई प्रमारों पर भी लगाई जाएगी।
2. वित्तीय वर्ष 2001–2002 तथा 2002–2003 के लिए विशेष दर पतन प्रयोक्ताओं द्वारा देय संबंधित प्रमारों के 10% की दर से वसूल की जाएगी। अनुवर्ती अवधि के लिए विशेष दर की मात्रा का निर्धारण आरंभिक दो-वर्षीय अवधि के अंत में वित्तीय स्थिति की समीक्षा करने के पश्चात प्रमुख पतन सीमाशुल्क प्राधिकरण द्वारा किया जाएगा।
3. कलकत्ता पतन न्यास इस विशेष दर से सृजित राजस्व का प्रयोग विशेष रूप से उल्लिखित प्रयोजन के लिए करेगा। तथापि, यह राजस्व अपने कोष से इस प्रयोजनार्थ पहले ही किए गए व्यय को पूरा करने के लिए उपयोग में नहीं लाया जाएगा। इस प्रयोजनार्थ, कलकत्ता पतन न्यास इस सबंध में प्राप्ति तथा भुगतान को दर्शाने वाला एक पृथक लेखा रखेगा।

एस. सत्यम्, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/2001]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

New Delhi, the 4th April, 2001

No. TAMP/80/2000-CPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Calcutta Port Trust for a general revision of its Scale of Rates (excluding Railway charges), as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No.TAMP/80/2000-CPT****The Calcutta Port Trust (CPT)****Applicant****ORDER**

(Passed on this 28th day of March 2001)

This case relates to a proposal from the Calcutta Port Trust (CPT) for a general revision of its of the Scale of Rates (excluding Railway charges).

2. The CPT Scale of Rates with respect to cargo and vessel related charges was last revised in October 1996. The CPT has stated that to meet the increased financial liability on account of revision of salaries & wages and retirement benefits as declared by the Government and increased cost of maintenance of the port due to market inflation, it has become necessary to revise its Scale of Rates. The proposed revision of rates has been approved by the Board of Trustees of CPT in its meeting held on 14 July 2000.

2.1. The CPT has highlighted the following features of the proposed Scale of Rates:

- (i). While framing the Scale of Rates, TAMP's Orders on various issues (for common adoption by all the Major Ports) have been incorporated.
- (ii). The proposed Scale of Rates has been structured in seven parts as given below:

Part I: Charges on break bulk and bulk cargo at Calcutta Dock System (CDS)

- (a). Downward revision in the rates for items like POL products having a flash point of less than 23° C, LPG, vegetable oil, coking coal, petroleum coke, other types of coke, limestone, etc. is proposed.
- (b). Increase in the wharfage rates are restricted within 20% of the existing rates, except certain items like POL product having a flash point of 23° C and above, iron and steel, edible oil, fertilizer, timber, metal scrap.
- (c). In case of overside discharge excepting POL and LPG, 70% of the wharfage rate has been proposed which includes the charge for subsequent discharge at the Inland vessel Wharf.
- (d). No heavy lift rates in the wharfage have been proposed instead a lifting charge is introduced for handling of any package / article weighing 5 tonnes and above by the port equipment at the time of delivery / receiving.
- (e). A rebate of 10% on the wharfage rate is proposed if the entire consignment is shipped or delivered direct without involving any port equipment.
- (f). To promote the unspecified export cargo, the maximum *ad valorem* rate is reduced to 0.4% from 0.5%. To promote the coastal traffic, wharfage rate for unspecified coastal cargo is fixed at Rs.100/- per tonne.
- (g). To induce the importers and exporters for handling more cargo through the CDS, concept of volume discount is introduced. For promoting export, a free demurrage period of 30 days for export on stock cargo has been proposed.

Part II: Charges on container and containerised cargo handled at CDS.

- (a). A separate category for import cargo like waste paper, newsprint, vegetable oil and gift consignment has been proposed by reducing the existing rates by Rs.500/- Per TEU.
- (b). While categorising containers loaded with export cargo, lower tariff rates for low valued cargo like Jute & Jute products, jute carpet, backing clothes, CI goods, crude drugs, dry fruits, plant, fertilizers, fire bricks, refractory materials, cotton, cotton products etc. has been proposed to meet the long standing demand of the trade.
- (c). For other import containers at CPY and non-CPY, the increases in the rates have been proposed to the tune of 16.66% and 16% respectively. For export containers at CPY an increase by 11.11% for category II and 8.33% for category III have been proposed whereas at non-CPY, the proposed increase is 14.29% for category II and 10% for category III.
- (d). The tariff for handling empty container has been proposed for upward revision taking into account rates prevailing at other ports.
- (e). The concept of General Landing Date (GLD) as landing date of containers has been replaced by actual date of landing to accommodate the demand of the trade.
- (f). Demurrage free period for ICD containers is increased from 7 days to 15 days to promote ICD traffic.

Part III: Charges on break bulk, bulk, containerised cargo and containers handled at Haldia Dock Complex (HDC)

- (a). Same rates are proposed both at CDS and HDS for handling of liquid or gas through pipelines considering the identical nature of handling.
- (b). In respect of 'On Board Charges' excepting few items, no increase has been proposed. Restructuring of groups has, however, been proposed.
- (c). The maximum *ad valorem* rate in respect of 'On Board Charges' is reduced to 0.4% from 0.5% *ad valorem*.
- (d). The concept of volume discount is introduced to encourage handling of additional traffic.
- (e). Increase in the rates of Container Handling at the HDC is by the same quantum as proposed for the CDS.

Part IV: Miscellaneous charges and charges on permits / licences

Same rates are proposed both for CDS and HDC in respect of Miscellaneous charges and permits / licences.

Part V: Charges related to ship breaking

A consolidated rate inclusive of the charges for occupation of a ship breaking berth for specified period is proposed along with introduction of rebates and penalties.

Part VI: Charges for dry docks

The charges for dry dock proposed are in line with the principle followed at other Major Ports like the MBPT.

Part VII: Vessel related charges

The proposed charges are comparable with that of other ports except towage and pilotage, which is high at CPT due to long pilotage distance not comparable with any other ports.

- (a). Berth Hire charges are proposed to be increased by 45%;
- (b). Towage and Pilotage charges are proposed to be increased by 25%; and,
- (c). Port dues are proposed to be hiked by 55%.
- (d). An anchorage rate is introduced in the proposed scale of rates.
- (e). In pilotage rate, rebate to vessel availing pilotage from Sandhead to Saugor or Haldia anchorage or Diamond Harbour is increased from 20% to 25%.
- (f). The GRT slabs for charging berth hire, pilotage and port dues have been modified.
- (g). A provision has been made to grant waiver in the demurrage charges for strike and stoppage of work by the port employees and not to charge any berth hire on the vessel, sailing of which is delayed for strike by the port employees, or out of commission of the Lock Gate.

2.2. Since the average inflationary effect during the last five years has been 8.22% and the same is about 7.57% of the income in the year 1999-2000, the CPT has reasoned that it is entitled to an increase of 30.13% + 15.1% i.e., 45.23% over the existing income taking into consideration inflationary effect for the subsequent two years as per the guidelines of the TAMP. The CPT expects the income to increase by 14.98% with the proposed revision, which is a minimum necessity for the survival of the port. The CPT has stated that even after this revision there will still be a shortfall of 30.25% which it will endeavour to make good by scaling down the size of establishment, cost reduction in all areas of operation, revision of land rent schedule, etc.

2.3. The increases proposed by the CPT for different services are at varying levels. The average increases proposed by the CPT, however, are 9.5% in cargo handling and storage activity, 22% in port and dock charges and 12.95% in overall operations.

3.1. The proposal of the CPT was circulated among various port users/representative bodies of port users. The comments received are summarised below:

The Bengal Chamber of Commerce and Industry (BCCI)

- (i). The 'On Board charges' at Haldia are basically charges for the stevedoring service provided by the port. This practice at the HDC has come into vogue to dispense with the legacy of DLB system. Stevedoring charges at other ports are paid to the registered stevedores on the basis of weightment / measurement / unit. Instead at HDC, the 'On Board charges' in respect of non heavy lift cargo are charged on the *ad valorem* basis which needs to be reviewed.
- (ii). In the proposed Scale of Rates tariff of Rs.110/- has been specified for machinery and spares. The CPT should confirm whether in respect of machinery items weighing less than two tons the concept of *ad valorem* has been disposed with and that On Board charges are payable by cargo interest and not Shipowners.

The Eastern India Shippers' Association (EISA)

- (i). Lower tariff proposed for low value containerised cargo is welcome.
- (ii). The increase in the rates proposed for non-CPY is higher than that of CPY. The port offers no services for containers landed at non-CPY, except hooking / unhooking at the quay and at no stage, the port equipment is being used. Any

further increase in the handling rates at non-CPY will reinforce the existing anomaly which needs to be rectified by the CPT.

Indian Oil Corporation Limited (IOCL)

- (i). The proposed hike will put a lot of pressure on the oil industry. Refineries, in particular, may not be able to sustain their operation in a deregulated scenario. Moreover, the existing rates at the CPT are already high in comparison to other ports.
- (ii). Wharfage on crude oil is increased to Rs.95.00 from Rs.85.00 per tonne. At the present rate of Rs.85.00 itself, the IOC is incurring Rs.127.70 per tonne on crude imported on account of landing and wharfage. An additional wharfage of 50% is being paid for lighterage operation, tug charges etc. Further, the limiting draft at Haldia is making the whole activity costly and time consuming. The wharfage shall therefore, be all inclusive and be kept at Rs.85/- only both for crude and POL .
- (iii). Wharfage for both crude and POL shall be based on actual quantity of the cargo carried and not on the gross tonnage of the vessel.
- (iv). Wharfage shall be based on per tonne basis only and the proposed new clause of *ad valorem* should be dropped.
- (v). The rebate on wharfage on crude and POL shall be calculated together and not separately. The incremental rate shall be made Rs.60/- for both POL and crudes.
- (vi). The increase in the vessel related charges is very high and not at all justified considering the draft restrictions at both HDC and CDS which compel an increase in the number of vessels with increased dead-freighting.
- (vii). A charge of 50% wharfage planned on liquid cargo transferred through pipeline between Haldia and CDS is not at all acceptable as the CPT does not provide any additional service.

Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). While the revision in Scale of rates is inevitable in the context of increased operational cost, it cannot be to an extent that will make the port uneconomical vis-à-vis neighbouring ports.
- (ii). Rates pertaining to Port dues, Pilotage and towage, Berth hire have been prescribed in US\$ and hence not affected by inflation.
- (iii). Although measures have been taken to attract cargo interest, no such efforts have been made in case of Shipowners whose all round cost have gone up specially in view of hike in Port dues, Pilotage and towage and Berth hire. The increase in the vessel-related charges for a feeder vessel, tankers, bulk carriers and break bulk vessels, is around 29%, 26%, 36% and 35% respectively. Any possible advantage of the proposed berth hire charges on 8 hourly basis will not have much impact specially for vessels having a comparatively long stay in Port.
- (iv). The change from the present concept of GLD system to the actual date of landing will invite unnecessary paper work and dispute of various nature due to possible errors in the time recording. The existing GLD system can work well with some modification. In case of any breakdown of the vessels such as cranes/generators etc., beyond 48 hours, resulting in disruption of loading and discharging operations, actual tally of landing of the container can be taken at the request of the owners / agents of the vessel and the Traffic Manager can be empowered to issue the order for actual tally.

- (v). If the work (i.e. loading/discharging) of the vessel is affected by any strike by CPT employees, no berth hire shall be charged for that period.
- (vi). Steep rise in certain elements of container handling costs at the HDC will force the Lines to increase the THC at Haldia, thereby making it an unattractive port of call.
- (vii). The proposed increased to Rs.400/- per tonne in the on board charges at HDC for unspecified non-heavy lift cargo is very high and incomparable with the other ports in the region.
- (viii). The increase in port dues from zero to 6.25 cent per GRT on the daughter vessel for lighterage operation will amount to double charging as the port dues are presently levied only on the mother vessel @ 25 cents per GRT. Since there is no change in the concept or operation, status quo may be maintained.

Association of Shipping Interest in Calcutta (ASIC)

- (i). In the matter of shipment of the empty containers, last minute decisions are taken to utilise slots on feeder vessels due to last minute cancellation of booking by the shippers. Time frame for penalty proposed under Section 14 shall, therefore, not be made applicable for empty containers.
- (ii). There is no justification for a 100% hike in the cancellation charges of pilots as the cancellation of the pilots is done by the shipping lines under very pressing and unavoidable circumstances. The existing rates may be maintained.
- (iii). The proposed hike in the hire charges in respect of Cantilever Crane and Floating Crane are abnormal. The proposed hike may be restricted to 50% of the existing rates.
- (iv). In case of supply of power to 40' Reefer containers and demurrage on 40' container, the rates have been fixed at twice the rates for 20' container instead of 1.5 times which is a generally accepted principle.
- (v). With respect to berth hire, the cut-off limit of four hours shall be the hauling out time as given by the Harbour Master and not four hours thereafter. The berth hire charges shall however, stop four hours after the time of vessel signalling its readiness to sail, for reasons attributable to the port.
- (vi). The revised Scale of Rates will make Calcutta / Haldia costlier to the extent of 21% and 48% as compared to Vizag port and Chennai Port respectively which will ultimately affect the freight rates making Calcutta Port uneconomical.
- (vii). The proposed provision regarding waiver of demurrage and berth hire due to the strike and stoppage of work by Port employees may be reworded as given below:

"Lastly to consider the long standing demand and to introduce the Port as an User's Friendly Port, a provision has been made to grant waiver in the demurrage for strike and stoppage of work by the Port employees and not to charge any berth hire on the vessel, sailing of which is delayed for strike by Port employees or out of commission of Lock Gate or non availability of Tugs or Pilots."

- (viii). At CDS, box rate on loaded containers shall be recovered from shipper/consignee or his agent. This is based on the existing practice whereby MLOs are not liable to cargo related charges.
- (ix). Provision in the proposed Scale of Rates relating to time limit on berth hire charges may be amended as follows:

"If after completion of discharge/loading, sailing of a vessel is delayed or cancelled due to defective lock gate, non availability of tugs and/or Pilot or due to strike by

CPT employees, no berth hire/mooring hire/anchorage charge shall be levied for the period of delay beyond 4 hours after completion of loading/discharging operations of a particular vessel on the basis of a vessel hoisting sailing flag and informing the Deputy Harbour Master (River) / Harbour Master (River) / Dock Master's office / Director, Marine Department, at CDS and Manager, Marine Operation for HDC."

- (x). Transportation charges for transfer of container shall not be levied, if the berth has been changed by the CPT of its own volition.
- (xi). In case of difficulty in ascertaining the CIF/FOB value of unspecified heavy lift and non-heavy lift cargo, 'on board charge' of Rs.300/- PMT may be levied against the present rate of Rs.200/- PMT. The concept of *ad valorem* charge should be dispensed with.
- (xii). Whenever a vessel is double/triple banked, a maximum of 50% of the berth hire charges shall be levied instead of 2/3 as proposed.
- (xiii). Presently at HDC there is no free days for container rent which is very abnormal. Every port in India has 3 - 5 free days and even in CDS 3 free days on import containers and 7 free days on export loaded container is prescribed.

Calcutta Clearing Agents' Association (CCAA)

- (i). Tariffs for containerised cargo shall be uniform at both HDC and CDS.
- (ii). For projects and other high value containerised cargo a maximum ceiling of Rs.200/- per tonne may be applied.
- (iii). Port needs provide some sort of services to justify the charge on overside discharge. At least an 'Out Turn' report may be provided by the Port or storage facility for overside discharge may be provided without additional cost as a part of services extended to justify the increase proposed.
- (iv). No demurrage should be applicable for days during which delivery cannot be effected due to strike either by Port employees or Shoreworker Union recognised by Central Labour Commission, Calcutta.
- (v). Demurrage shall be realised from the shipping lines in case of LCL imports, when all the papers are filed in time but delivery could not be made due to non 'destuffing of the carrying container'.
- (vi). The existing rates for loaded and empty containers are already high and proposed increase in the rates is not justified.
- (vii). For ICD Container movement, the Railway facility shall be adequately developed. Following should be considered for applying Detention/ demurrage charges:
 - (a). Demurrage for non-placement of Rake by the authorities shall not be imposed on consignee / shipper /clearing agents.
 - (b). In case of import container indent for placing wagons shall be accepted at the time of declaring vessel in the berthing meeting.
- (viii). Clearing agents should also be given a rebate of 10% for handling 100 TEUs in a single call of a vessel at HDC by way of Import / and / or Export. Likewise, benefits of rebates shall be allowed to the clearing agents on the basis of each of the consignment handled by them.
- (ix). The CCAA has suggested regrouping of some of the items in the proposed wharfage scheduled.

- (x). Since Port is charging higher wharfage for Hazardous - I cargo, demurrage charge shall be applied after allowing free time for such cargo.
- (xi). Calcutta being the feeder point of nearby Port Singapore and Colombo documents arrive after the date of sailing from the load port. Therefore, for import containers little more breathing time for preparing document needs to be allowed by means of applying demurrage after 5 days from the date of landing. For containerised import cargo demurrage charges shall not be applied at all. Cargo remains within the container occupying not more than container space.
- (xii). No charges should be applied for taking packing materials inside the port for repacking/damage of export/import cargo.
- (xiii). Provision relating to rebate of 10% on vessel which discharges more than 25000 tonnes of coking coal / limestone on a single call at the HDC may also be extended to pulse / sugar and homogeneous break bulk cargo.
- (xiv). Dock permit charges shall be maintained as per old tariff.

The Master Stevedores' Association (MSA)

- (i). In case all the other major ports have similarly proposed an upward revision of their rates to meet the additional expenditure on account of pay revision of employees, the quantum of increase proposed by the CPT vis-à-vis other Ports to bring in parity in such hike in Scale of Rates may be considered.
- (ii). The traffic at CPT has already dwindled to a considerable extent, and any further increase in the cost of operation may lead to diminishing return.

Tamil Nadu Electricity Board (TNEB)

- (i). Considering a vessel of 25,000 GRT and a minimum of 130 shipments by TNEB per year from Haldia, an additional expenditure of Rs.1.35 crores will be incurred with the proposed increase in vessel-related charges. In addition to this, cargo-related charges is proposed to be hiked by 6%.
- (ii). Presently an additional expenditure of Rs.3.0 crores per annum is incurred due to poor draft at Haldia port and vessels are forced to be sent to Paradip Port for top-up.
- (iii). Considering the TNEB's earlier representation, the CPT has made a provision to levy demurrage on export coal as per schedule of rent applicable to land and building at HDC instead of maximum stock in a month. The exact rates have, however, not been indicated which has to be incorporated in the proposal.
- (iv). The CPT is requested to exempt the TNEB from the proposed hike.

The Tata Iron and Steel Company Limited (TISCO)

- (i). Presently in case a plot is allotted for three months, security deposit is collected for the said three months. When the same is renewed fresh security deposit is collected without refunding the previous deposit. The Port may collect security deposit only once.
- (ii). Extra import duty is being paid, as stevedoring charges which is a part of on board charge is also considered while determining the assessable value of cargo for calculating the import duty. Hence, Stevedoring charges at the HDC may be indicated separately in the Scale of Rates.
- (iii). Volume discounts should be immediately brought into effect with respect to wharfage, on board charges and port charges.

- (iv). All vessel-related charges needs to be reduced by at least 20% for facilitating more throughput at Calcutta and Haldia Ports.
- (v). No demurrage / detention / berth hire charges shall be considered in case of any problem / strike / lapses on part of the CPT.
- (vi). Actual shift working time shall be increased. Though it is an 8 hours shift, the actual working time gets reduced to 5.5 to 6 hours owing to tiffin break, late starting / early closing, etc. This has a direct bearing on productivity of vessels.
- (vii). Berth hire charges should be levied on 8 hourly basis instead of present practice of levying on per day basis.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). Out of the total increase of 79.52% in operating expenses nearly 29% is on account of staff salaries as the CPT has the highest number of employees after the Mumbai Port. In spite of overstaff, the expense on account of contract work done by outside parties has gone up by 126%. The CPT has no fixed plan for reduction of staff and thereby port users continue to pay for the ports inefficiency.
- (ii). The rate proposed by the JNPT for 20' is only Rs.3400/- which covers use of gantry crane and transfer crane, transportation from quay to yard, cargo and container wharfage. Therefore, even the lowest rate proposed by the CPT of Rs.4000/- for export and Rs.5,500/- for import for 20' containers are very high making the Calcutta Port the most uncompetitive for container traffic.
- (iii). The cost of handling empty container cannot be passed on to the shippers or consignee hence it becomes the lines cost. The increase in box rate of 20' empty container from Rs.500/- to Rs.750/- is very high and will adversely affect the container trade in Calcutta.
- (iv). Though the increase in tariff rates has been justified, the CPT has not committed increased level of productivity and service, which is contrary to TAMP's guidelines. Present throughput is very low at 42.90 TEU per day for CPY berth, 49.60 TEU per day at Non-CPY berth against an average of 58.53 moves per hour at NSICT.
- (v). At the JNPT the electricity charges for reefer container is Rs.1200/- per TEU per day whereas the CPT has proposed tariff of Rs.2250/- per TEU per day. The rate is 84% more than the JNPT tariff.
- (vi). Demurrage on containers other than ICD has gone up by nearly 50%. The CPT rates in lower slabs are almost at par with the JNPT tariff, however, the facilities such as container stack yards provided at the JNPT are for better than the CPT.
- (vii). In addition to increase in the container related cost, berth and mooring hire charges will increase by 45% port dues by 55% and pilotage and towage will go up by 25% for feeder vessels. This will consequently put pressure on feeder freight rates.

M/s. Paharpur Cooling Towers Limited

- (i). Vessel charge higher freight to bring imports to Haldia, due to draft limitation faced by the Port. Further, the unloading rate at Haldia is lower when compared to other Ports.
- (ii). Added to the existing problems of fertilisers the business also suffers by the abnormally high port charges levied at Haldia which is three time more than that charged at Vizag Port. The port charges in Haldia shall be reduced to the same level as in the other major ports in eastern coast.

M/s. Haldia Petrochemicals Limited

On Board charges in Haldia for import of bulk liquid cargo, including naphtha is unreasonably high at Rs.175/MT as compared to Rs.40/MT in JNPT, MBPT, KPT and COPT.

M/s. Hind Lever Chemicals Limited (HLCL)

- (i). Net freight at Haldia port is higher vis-à-vis other ports on West and East coast due to locational disadvantage.
- (ii). Over and above this constraint, the port charges at Haldia compare adversely to various other ports.
- (iii). A rebate of at least 25% in the port charges for DAP, MOP, MAP and all fertilizers input like Rock Phosphate, Ammonia, Sulphur, Phos, Acid etc. may be allowed.

3.2. The Asian Feeder Discussion Group (AFDG) has sent a letter through the (then) Ministry of Surface Transport (MOST) expressing its concern over the increase in the vessel related charges proposed by the CPT and requested to defer the same.

4. The CPT has furnished its observations on the comments of various Port users/representative bodies of users. Salient points of the observations of the CPT are as follows:

- (i). Since no increase in the present rate of handling bulk fertiliser, through mechanical system, has been proposed in spite of overall increase in the operation cost of the Port, reduction in the rate as proposed by M/s. Hind Lever Chemicals Limited does not merit any consideration.
- (ii). The On-board charges realised at HDC in respect of cargo covers Unloading from vessel to shore / overside or loading from shore/overside into vessel and do not mean only Stevedoring charges, as contented by the BCCI. For non heavy lift machinery item, the on board charges will be Rs.110/- per ton.
- (iii). It is an accepted principle all over the world that the loadability of 40' container is 1.5 times the 20' container. Accordingly the box rate for 40' has been proposed 1.5 times the 20' container. But for demurrage, since the space occupied by 40' is twice that of the 20' container, it is reasonable to charge demurrage twice the cost of 20' containers.
- (iv). The CPT has fixed the box rate for containers both at CPY and Non-CPY on the basis of total container handling cost. As in the existing Scale of Rates, the rates at non-CPY has been kept Rs.1000/- lower than that of CPY as it does not undertake certain services.
- (v). (a). M/s. Indian Oil Corporation's contention that Rs.127.70 is paid for every tone of crude on account of lighterage operation and subsequent shore discharge is not correct. 50% of wharfage for lighterage operation and for subsequent landing on shore balance 50% of the wharfage is charged by the CPT and not 150% of wharfage as alleged by IOC.
- (b). Wharfage on Crude and POL has always been charged on per Ton basis and not on *ad valorem* basis.
- (c). As the rate proposed for incremental traffic is less than the existing rate, combining crude and POL for the purposes of rebate will have an adverse impact on Port revenue.
- (d). For transfer of Liquid cargo through pipeline between Haldia and Calcutta, the existing Scale of Rates prescribes 70% of Wharfage rates. In the proposed Scale of Rates, this has been reduced to 50%.

- (e). The IOC while applying for CPT's permission for laying down the pipeline through river bed confirmed that traffic to be transferred would be an additional traffic and in no way affect the existing traffic handled at Budge Budge. It has been observed that there is a gradual fall in traffic handled at Budge Budge jetties and the huge infrastructure developed by the CPT is becoming redundant.
- (vi). The vessel-related charges were revised by the Board which includes representatives of the SCI and the ASIC. The Board has agreed to approve the increase in the vessel-related charges by 45%, in the case of berth and mooring hire, 55% for in case of port dues and 25% in case of towage and pilotage. There is a huge deficit in port and dock facilities and there is no other alternative but to increase the vessel-related charges.
- (vii). There is no change in charging port dues on daughter vessel which runs between Sandheads and Haldia. The proposed provision of charging 25% of port dues in respect of vessel attending at Sandheads for lighterage is applicable only in respect of Mother vessel which enters the Port limit. This is actually a benefit given to the mother tanker.
- (viii). In view of the representation made by different Importers and Clearing Agent Association who had to bear the demurrage cost, it was agreed by the CPT Board to revert back to the earlier provisions of actual landing date, which was followed in CPT prior to 1996 revision of rates.
- (ix). 50% of the berth hire charges has been proposed for a vessel which is double banked or triple banked, as suggested by the ASIC.
- (x). Presently an additional amount of Rs.15/- / Rs.30/- is to be paid for subsequent discharge on Inland vessel wharves from the barges which need not be paid with the proposed wharfage of 70% in case of overside discharge.
- (xi). Suggestion for levy of no demurrage in case of strike by shore workers, who are not employees of the Port, is not acceptable, as the CPT is no way responsible for the strike.
- (xii). Demurrage on detention of wagons are realised as per wagon demurrage rules approved by the Ministry of Railways.
- (xiii). Clearing agents is only an authorised agent to handled cargo on behalf on importer/exporter. The benefit of rebate should go to the actual shippers of goods through the Ports.
- (xiv). Any further extension of free period will only increase the congestion inside the docks. There are public/private CFS outside Port, where cargo can be removed pending documentation, thereby demurrage charges payable to the Port can be avoided.
- (xv). The Customs while arriving at the total assessable value, at 1% of the CIF value as handing charge for the purposes of determining import duty. The argument of TISCO is not correct since the Customs do not take into account the applicable Stevedoring charge of the Port.

5.1. A joint hearing in this case was held on 24 November 2000 in Calcutta. During the joint hearing the following submissions were made:

Calcutta Port Trust CPT)

- (i). CPT's last revision in 1996 was based on 94-95 costs. Since then costs of operations has increased manifold. Establishment cost have sky-rocketed.

- (ii). The effective increase proposed is only 11%. CRC increase is 9%; VRC increase is 29%.
- (iii). TAMP Order on levying berth hire on a 8 hour unit has already been implemented.
- (iv). Historically in CPT cargo- related charges have been cross-subsidising vessel related costs, therefore, we have now proposed a good increase in VRCs to reach the levels of other nearby ports.
- (v). In case of heavy lift charges existing cut off point is 5 MT. TAMP has, however, fixed it at 20 M.T. this is a huge benefit given to users.
- (vi). We have introduced many performance related measures.
- (vii). Infrastructure development is badly needed at the port, for which we need funds.
- (viii). As regards railway rates, we will send a proposal very soon. Proposal for revision of Estate Rentals will be submitted very soon. They will also give additional data about HDC.
- (ix). The CAG has approved the "arrears" of salary and wages as an element of cost. TAMP may also include this element in the cost statement. If not, allow a separate surcharge to cover this liability.
- (x). As regards "amortised debts", this is not an undischarged debt. This is the loan taken for HDC only interest is covered and not repayment of principal.
- (xi). As per IPA formula for capacity utilisation, it is more than 100% at the CDS.
- (xii). Volume discounts slabs are based on 1999-2000 actuals. They are realistic.
- (xiii). Our staff strength is 13500; we need only 4500. We have frozen recruitments, about 4000 employees will retired in the next 3-4 years.
- (xiv). The Port Railway system is antiquated. We are in the process of folding up most of the useless rail lines.
- (xv). Port roads are important link in the city. We spend about Rs.4 Crores per annum on these.
- (xvi). Charge of Rs.15/- per MT levied on IVW is justified.
- (xvii). At CDS, we offer other berths to Lash Barges. The CCAA argument is not correct.
- (xviii). At HDC, we have proposed to shift from stock pile rates to plot rate for coal. The TNEB should be happy.
- (xix). We have introduced night navigation. We have submitted a proposal for channel deepening which awaits PIB clearance.
- (xx). Discounts on fertilisers handled at HDC are not proposed since we have considered commodities handled in million tonnes only for such concessions. Increase in fertiliser traffic will not in any way affect us.

Association of Shipping Interest In Calcutta (ASIC)

- (i). We have proposed a specific amount of penalty for delay in submission of documents in a written submission.
- (ii). Segregate ballast tank vessels Order of TAMP must cover all marine dues and not only Port dues.

Engineering Export Promotion Council (EEPC)

- (i). Our cargo is of low value. We are facing severe competition from China. October 96 increase was 150%. So, there shall not be any further increase.
- (ii). 25% discount should be there on factory stuffed containers. It has been reduced to 10%.
- (iii). Non - CPY rates are very high. No services are provided by the Port.
- (iv). Lash barges berth at the CDC is damaged . We have to go to HDC.

Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). CPT rates compared to other ports are very high.
- (ii). Any increase in rates must be accompanied by increase in productivity. There is no mention of the productivity in the proposal.
- (iii). Serious attention is required with regard to staff down sizing, redeployment and retraining.

Calcutta Clearing Agents Association (CCAA)

- (i). Time limits for lodging claims shall be the same for both sides. Now it is more for the ports.
- (ii). MBPT model for free days shall be adopted.
- (iii). Demurrage shall be the same for containerised hazardous cargo and other 'open' cargo.
- (iv). Conditions of ports roads is very bad.
- (v). Volume discounts may be given to us and not directly to shippers. We will pass it on.
- (vi). Steel or non Steel, the heavy lift effort is the same. Why then have different rates?
- (vii). For overside discharge a very steep increase is proposed.
- (viii). Demurrage shall not be charged for delays caused by port employees.
- (ix). In CPT, equipments are hardly available. The CPT must bring in more modern equipment. The CPT must increase free days on equipment-oriented cargo.
- (x). In case of movement of cargo by rail, labour operates only from 9 a.m. to 5 p.m. We are made to pay detention charges. There shall be a provision for waiver.
- (xi). In case of LCL containers delay may be because of consignee not reporting. All are, however, made to pay demurrage. It should be charged to Shipping Agents.
- (xii). In case of movement of cargo, the HDC charges terminal handling charges. The CDC charges tariff plus terminal handling charges. Why this duplication within one port?
- (xiii). For ICD containers, the CPY at the CDS shall have some facilities at HDC
- (xiv). Wharfage on *ad valorem* basis unnecessarily increases costs for us. Abolish it.

Eastern India Shippers Association (EISA)

- (i). The CPT has done good work. Lately, several improvements have been made.
- (ii). There is still more scope for rationalising cargo related charges.
- (iii). We must quickly shift from cost based tariffs to performance based tariff.
- (iv). Distinction between CPY and non-CPY rates is confusing. Why should non-CPY rates be higher? If at all, it should be lower.

Tata Iron and Steel Company Limited (TISCO)

- (i). Why three different rates for steel?
- (ii). Abolish heavy lift.
- (iii). Volume discount on vessel to vessel is not helpful because of draft constraint. It should be given on annual throughput basis.
- (iv). Rental charges per sq. Metre of land at HDC is too high.
- (v). In on board expenses, stevedoring and wharfage charges shall be shown separately.
- (vi). Security deposits on rentals are not refunded rather forfeited. Why HDC says it is as per TAMP Orders.
- (vii). For lighterage operation at anchorage, why should there be an additional charge even on barges going into HDC and CDS.

Tamil Nadu Electricity Board (TNEB)

- (i). There is inadequate draft at HDC. We are not fully able to utilise their ships (i.e. Poompuhar ships) resulting in wastage. Please give us special consideration.
- (ii). As regards demurrage areawise structure is not given. We are unable to work out costing details.

Hind Lever Chemicals Limited (HLCL)

- (i) Locational disadvantage, draft inadequacies and productivity problems at the Port cost 2-3 mt. for operations at HDC.
- (ii). (a). Fertiliser industry is not in pink of health. This must be reckoned with.
- (b). Give a rebate of 25% for dap/mop/map.
- (c). Traffic is mostly in HDC. But volume discounts are proposed at CDS. Fertiliser raw material should get discounts.

Haldia Petrochemical Limited (HPL)

- (i). Because of costs at HDC, petroleum manufacturers in the east suffer a great disadvantage vis-à-vis manufacturers in the west.
- (ii). On board charges for our raw material is Rs.175/MT; while it is Rs.110/mt at JNPT/ MBPT/ COPT/ KPT. Please reduce it at the HDC also.

- (iii). The HDC has three oil jetties. Third jetty is mostly unused resulting in under utilisation of assets. HDC tariffs support such under utilisation. So it must be reduced.

M/s. Paharpur Cooling Towers Limited

- (i). We came to Haldia with great expectations. But, we find the tariffs prohibitive.
- (ii). Give us some special consideration and concessions.
- (iii). The tariff is for 'sling system'; ours is a grab operations and more efficient. Give a cheaper rate. The 10% rebate is not adequate.

5.2. During the joint hearing, the CSLA offered to give a note on performance standards. The CPT assured to send a note on various points raised by the users and a note on performance standards adopted.

6.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, the CPT was requested to furnish additional information/clarification.

6.2. Some of the important points on which additional information/clarification were sought are as follows:

- (i). The validity of traffic and cost estimates.
- (ii). Separate cost statements for CDS and HDS and also for major sub-activities.
- (iii). Details of capital employed.
- (iv). Basis of allocation of common expenditure.
- (v). Reasons for and the background of various existing and proposed conditionalities.

7.1. The CPT has submitted separate cost statement for CDS and HDC. Cost statements for major activities have also been submitted. The CPT has also revised the cost projections stating that the cost statements submitted along with the proposal at the end of December 1999 has to be revised in view of the changes in the traffic pattern and expenditure.

7.2. Some of the important points mentioned by the CPT in its reply are as follows:

- (i). Amortisation of capitalised debt charges in the F. & M. expenditure relates to interest and not principal portion of the loans
- (ii). The expenditure as well as income on account of dredging has not been considered in the cost estimation.
- (iii). Common expenditure, other than dredging expenditure, are shared between the CDS and HDC, as decided by the Port Administration.
- (iv). Revision of life of assets has been considered as per the directives of the Government.
- (v). In order to meet the liability on account of arrears payment due to revision of salary and pension, the Port has proposed to the Government to raise loans. The CPT has requested the TAMP to make a provision for recovery of entire amount of arrears payment through tariff.
- (vi). The limits for eligibility of discount for different commodities have been fixed on the basis of interaction had with the trade. Care has also been taken to keep the existing level of income.

8.1. As decided in the joint hearing, the CPT has submitted its comments on various points raised by the users.

8.2. Haldia Petrochemicals Limited, Eastern India Shippers Association and Container Shipping Lines Association have submitted written submissions reiterating their views already expressed in the joint hearing and earlier written submissions.

8.3. As agreed by it during the joint hearing, the CSLA has submitted a note on performance standards. It has suggested certain norms for conventional vessel operations, truck turnaround and ICD despatch relating to handling of containers.

9.1. The CPT has sent a communication requesting to incorporate the Ministry of Shipping (MOS) definition of vessels engaged in Coastal Trade and vessels engaged in foreign trade in clause XXIV and XXV of Section 2 of the proposed Scale of Rates.

9.2. The CPT has mentioned that the MOS has directed that daughter vessels carrying goods from mother vessel arriving from foreign countries should be treated as foreign vessels. Based on a MOS communication mentioning that "any directive/instruction/guideline issued by the Ministry should have been included by the Port Trust in the Scale of Rates", the CPT has requested this Authority to include such prescription for 'coastal' and 'foreign' vessels in the proposed Scale of rates.

10.1. On a further examination of the replies furnished by the CPT, a number of points were identified which required clarifications. Accordingly, the CPT was requested to furnish the additional information / clarifications. The CPT had furnished all required details.

10.2. The CPT adopts a methodology approved by its management for allocation of certain common expenditure between the CDS and HDC. The Ministry of Shipping has recently issued directives to the CPT to formulate a proposal for equitable and rational apportionment of common expenditure between the two dock systems. The CPT has explained that the exercise of formulating the proposal is underway. Pending approval of the new apportionment formula by the Govt., the existing pattern of apportionment adopted by the CPT has been considered without any modification in our analysis.

10.3. On a preliminary scrutiny of the cost statements, certain modifications as detailed below have been made:

- (i). The CPT has included unamortised capitalised debt charges in the capital employed and sought a return on this element also. Since capitalised debt charges are to be repaid to the Govt. in 20 equal instalments without any interest payment, this source has no cost to the port. Since annual repayment of capitalised debt charges to the tune of 1/20th of accumulation has been allowed in Finance and Miscellaneous expenditure, there is no justification for inclusion of this element under the capital employed. Accordingly, this element has not been considered for the purpose of return on capital employed.
- (ii). The inventory holding shown in the cost statement by the CPT amounts to almost two years' average consumption of stores. In other major ports, the stores inventory normally remains at the level of 40% to 60% of average annual consumption. Keeping in view the large fleet of floating craft maintained by the riverine port of Calcutta, which requires carrying of certain mandatory insurance spares, it appears that the inventory level equivalent to one year consumption on stores may be reasonable. In view of this, the inventory figures shown by the CPT under working capital have been restricted to one year consumption of stores.
- (iii). The sundry-debtors included in the working capital account for nearly 70% of the operating income. The CPT has explained that this position is mainly due to delay in receipt of dredging subsidy from the Govt. It has also pointed out that corresponding liability relating to dredging expenditure is shown under current liabilities which nullifies the effect of increase in working capital. It has been observed that the sundry debtor figures furnished by the CPT include substantial

amount of unrecovered estate dues. Since estate rentals are not under revision, inclusion of the dues relating to estate activity for the purposes of revision of cargo and vessel related charges may not be appropriate. Since the outstanding estate dues accounts for nearly 10% of the sundry debtors, the total sundry debtor figures furnished by the CPT have been reduced by 10%.

- (iv). The cost statement submitted by the CPT for estate rental activity includes no provision for depreciation. The CPT explained that depreciation relating to this activity had been considered under the cargo related activity. To reflect the correct position, the depreciation relating to estate activity included under the cargo handling activity has been brought back to the estate activity.
- (v). The allocation of salaries and wages between various cargo handling activities made by the HDC has been found to be not reasonable. The HDC has allocated more salary and wages to POL, less than that to dry bulk –mechanical and almost nil to general cargo. Since involvement of labour is more in general cargo and less in POL, the position given by the CPT has been revised.

11. In this backdrop, the case was considered by this Authority in its meeting held on 14 Feb. 2001. With reference to the position depicted by the cost statements, the following position emerged for consideration:

- (i). In general revisions of tariffs of some of the major port trusts, which have been decided so far, this Authority has allowed increases in those sub-activities, which showed a deficit. The percentage increase allowed was to make good the revenue deficit in that sub-activity. The sub-activities which showed surplus (e.g. POL handling, container handling, etc.) were not allowed any increase. This Authority has not yet taken a view on complete elimination of cross subsidisation between various activities / sub-activities. Pending a final view on this issue, increase in those activities, which showed surplus were not allowed to contain the extent of cross-subsidisation at the present level.
- (ii). In the CPT case, many of the activities, particularly vessel related activities show a huge deficit. The Port has not proposed rates to match the cost of rendering the services. This approach has, perhaps, been adopted by the Port due to its apprehension about diversion of traffic if tariffs are increased steeply.
- (iii). The position emerging in this case is as a result of wayward attention paid to tariff setting in the past. It is understood that there has been a very long time gap in tariff adjustments during the 70s and 80s. The strange position of cargo heavily subsidising vessels has come into being due to this accumulated irrationality. It is not logical to prescribe tariffs regardless of the cost of services, only to retain the traffic, sacrificing the reasonable financial health of a port.
- (iv). Even though some of the activities show a huge deficit, the rates for these activities cannot be increased to match the level of deficit at one go since it will put a heavy burden on users. At the same time, the CPT proposal of allowing only a small increases in these activities and allowing high level of cross-subsidisation to continue will only result in permitting the past irrationality to seep into the future. It is, therefore, inevitable in the interest of the Port's financial health to bring the rates closer more rapidly to the cost of rendering the services. Since total reforms at one go are not feasible in this case, this Authority has decided to deviate slightly from the cost based tariff setting approach adopted by it in case of other major ports.
- (v). As per the general practice followed by all major ports, coastal vessels tariffs are prescribed at 70% of the foreign going vessel tariffs. Further, coastal rates are prescribed in Rupees and foreign going vessel rates are denominated in US\$ terms. This Authority has already decided in cases relating to other major ports that the disparity is to be revised to the level of 30% at the time of revision, which widens due to depreciation of Indian Rupee vis-à-vis US\$ since last revision. The CPT has not followed the accepted practice of prescribing coastal rates at 70% of

the foreign going vessel rates. The coastal vessel rates, therefore, need to be adjusted to restore the disparity to the level of 30%. Since coastal tariffs were not adjusted in the past revisions of tariffs to maintain a disparity of only 30%, the increase for coastal vessels will be steeper after this revision, which is inevitable.

- (vi). (a). The CPT has to discharge a huge liability towards arrears salary and pension to its employees. In case of general revision of tariffs decided by this Authority so far, provision for arrears, salary and wages had not been allowed in the future projection of expenditure. This Authority has directed the ports to meet the arrears liability out of their reserve funds. Since arrear, salary and wages is a one time liability, inclusion of it as cost element and arriving at the tariff considering this effect will perpetuate this one time liability forever. Keeping this in view, this Authority has taken a stand not to allow the effect of arrears of salary and wages to be built into the future estimation of cost in the computation of tariffs.
- (b). In the case of CPT, arrears of salary & wages and retirement benefits have not been included in the cost projections for the years 2001-02 and 2002-03. The CPT has further pointed out that the liability on this account is estimated to be around Rs.263 crores. Out of Rs.263 crores, a sum of Rs.13 crores has already been discharged from the internal resources of the Port. The Port also anticipates to meet a further sum of Rs.32 crores from the reserve funds of Haldia. Of the remaining Rs.218 crores, the Port Trust is to recover Rs.8 crores from the dredging subsidy to be received from the Govt. of India. Thus, the liability remains uncovered works out to Rs.210 crores. The CPT does not have any free revenue reserves to meet a liability of this order. In view of the serious paucity of funds, the CPT has not yet discharged this liability.
- (c). Since the liability of Rs.210 crores cannot be considered as a cost element for arriving at the tariffs, it is met out of a special rate to be imposed. This approach has been adopted in the case of TPT where a special charge to cover the huge capital dredging cost has been prescribed. This Authority has found it appropriate to make a similar prescription in the case of CPT also to cover the specific liability.
- (d). Accommodating wage arrears by a special rate will no doubt further aggravate the position from point of view. The users may, however, welcome a special rate for a specified period rather than a perpetual burden in the tariff.
- (e). The imposition of a special rate is also one of the constraints coming in the way of desired tariff reforms at the CPT. Once the wage arrears liability is discharged, the special rate will vanish. This will give a further scope at that time for a more rational readjustment of tariffs. That being so, for time being drastic revision of tariffs as warranted by the cost statements is not considered and some adjustments in desired level of ROCE have been made to keep down the increases.
- (vii). The cost statements reveal that Railway activity is not self sustaining both at the CDS and the HDC. The Port has not proposed any increase in tariffs under this activity. During the joint hearing, the CPT indicated that it would formulate a separate proposal on revision of Railway charges. The CPT is advised to formulate such a proposal within 3 months with an objective of progressively reducing the revenue deficit under this activity. It is understood that the CDS Railway system is used more for carrying non-port bound cargo. It is worthwhile for the CPT to critically examine its tariffs for CDS railway activity and decide whether it should provide subsidy to the operation of other commercial organisations.
- (viii). 'Estate' is a profitable activity, and, in fact, it should contribute substantially to the coffers of an organisation. Contrary to this common position, the HDC is losing

heavily in this activity. This Authority approved revision of estate rentals at HDC in October 1999. Since the CPT could not furnish various cost details at that time, this Authority allowed an interim increase in rates for a period of two years pending receipt of information from the CPT. This Authority has, however, decided that the case will be reconsidered after receipt of relevant information from the CPT. The CPT could have speeded up submission of relevant information, which would have enabled it to operate at a rates closer to the cost of the property. Unfortunately, the CPT has not taken any such initiative yet. The CPT is urged to submit its proposal on revision of estate rentals at the HDC quickly. This will give a scope for the CPT to reduce its tariffs, particularly of vessel related activity, since in the HDC context at present, the estate activity remains cross subsidised by the cargo and vessel related activities.

12.1. Subject to the position explained above which emerged for consideration, the following approach for revision of tariffs in this case has been decided to be adopted:

- (i). As has been explained in paragraph 11 above, tariff reforms in the CPT case to set right the irrationalities cannot be done at one go. It has to be gradual; and, this revision may set such a process in motion.
- (ii). The CPT is not in sound financial health and at the same time not in a position to raise revenue to the desired level which will give it an accepted return of 19.5% on capital employed. The extraordinary cost deficit position is getting projected abnormally because of reckoning with a ROCE of 19.5% under each of the activities. In order to smoothen the blow of steep increase in tariffs, it is essential for the Port to forego its claim on part of its return on capital employed. Instead of 19.5% ROCE, it will, therefore, be reasonable in this case to look for a return of 10% which will include a 3% contribution towards each of the mandatory reserves and a 4% towards interest on investment. Accordingly, the ROCE target should be 10% for the port as a whole, even though individual activities may yield return at a different rate.

It is noteworthy that the CPT proposal, if implemented in toto without any modification, will result in a return of 9.93% to the Port as a whole.

- (iii). In line with this Authority's stated position, the rates of those activities which show revenue surplus will not be revised upwards. Notwithstanding this, cross-subsidisation from the HDC to the CDS will have to continue in view of the precarious condition of the CDS.
- (iv). In case of deficit activities the increases in revenue will be arrived at keeping in view the target of 10% ROCE for the Port as a whole and the revenue increase proposed by the CPT.
- (v). In case of CDS, the vessel related activities show a huge deficit. The rates for these sub-activities cannot be increased to match the level of deficit at one go. At the same time, the CPT proposal of allowing only a small increase in these activities cannot be seen to be in the right direction. In view of the extraordinary position obtaining in the CDS, the Port may have to forego at best the entire ROCE under CDS and seek recovery only of the operating cost.

12.2. Based on this approach, further analysis has been carried out. For this purpose, the estimated return on capital employed under each of the activity after allowing change in revenue position due to revision is considered in order to take into account the additional income generation due to adjustment of tariffs for coastal vessels. A comparative position showing the cost deficit, increase in revenue proposed by port and increase in revenue suggested by us is given in Annex – I.

12.3. If the suggested increases in revenue under each of the activity are allowed, the Port as a whole, cargo & vessel related activities will yield a return of 10.08%. In CDS, however,

there will be a marginal deficit in ROCE to the tune of 0.19%, which may be wiped out when Railway charges proposal is taken up for consideration.

12.4. The revision of rates proposed by the CPT will fetch an additional income of Rs.132.16 crores in 2001-02 and 2002-03 taken together. The modified increases suggested in paragraph 12.2 above, if implemented will fetch an additional income of Rs.138.39 crores for the corresponding period.

12.5. It is noteworthy that the suggested increase is on revenue from the activity and not an across the board increase of rates under the activity. Within the maximum limit of increase in revenue approved under each of the activities, the CPT was advised to propose rationalisation of individual tariff items under that activity, wherever found necessary.

13.1. The background of the special rate to be imposed to cover the liability towards arrears of salary and pension has already been discussed in paragraph 11(vi) above. The CPT has indicated that commercial borrowings may be available for a maximum tenure of 4 years. To coincide with the tenure of loans to be availed for this purpose, it is found reasonable to allow the proposed special rate to continue for a period of 4 years. In any case, prescription of any time limit less than 4 years will put an undue burden on the users since the funds to be generated out of this special rate will be of a very high order.

13.2. The uncovered liability of arrears of salary & wages and retirement benefits mainly pertains to the Calcutta Dock System (CDS). This liability is, however, to be considered as a liability of the employer i.e. the CPT. Viewed in this perspective, it is reasonable to levy this special rate on all the revenue earning activities of the employer. In other words, this special rate will be applicable on the rates prescribed for both CDS and HDC.

13.3. As has been mentioned above, all the revenue earning activities are to be subject to this special rate. Strictly speaking, estate rentals should also bear this burden. There may, however, be difficulties in imposing this special rate on estate rentals in view of the long-term leases entered into with the lessees. Further, lease cannot be considered as tariff. That being so, the special rate has only to be on the tariffs for handling cargo, vessel related charges and railway workings. It is noteworthy that the CPT has not proposed any revision of the railway charges. In spite of this position, the special rate will apply on the existing rates of railway workings of the Port also.

13.4. Considering the projected revenue (after revision of tariffs) for the years 2001-02 and 2002-03, this Authority has decided to prescribe the special rate at 10%. The quantum of the special rate to be levied thereafter will be determined after a review of revenue position at the end of initial two year period.

13.5. To summarise, the special rate to cover the liability towards arrears of salary and wages is subject to the following conditions and considerations:

- (i). The special rate will be for a period of four years commencing from the financial year 2001-02.
- (ii). The special charge from the financial years 2001-02 and 2002-03 shall be @ 10% of the respective charges payable by the Port users. The quantum of surcharge to be levied thereafter will be fixed after a review of revenue position at the end of the initial two- year period.
- (iii). The CPT shall apply the revenue generated through this special rate only for the specific purpose. Towards this, the CPT is required to maintain a separate account showing the receipts and payments in this regard. Funds out of this account can be utilised for the purpose of servicing the debt to be raised for payment of arrears of salary and pension accrued upto 31 Dec. 2000. The liability already discharged out of the own funds of the Port cannot be charged to this Account.
- (iv). The special rate will be on all the rates as notified in the revised Scale of Rates of the CPT including all existing port railway related charges.

14.1. The decisions of this Authority set out in paragraphs (11), (12), and (13) above were conveyed to the CPT on 16 Feb. 2001 with an advice to revise its proposed Scale of Rates accordingly.

14.2. The CPT has forwarded the revised (proposed) Scale of Rates redrafted by it based on the guidelines / directives issued by this Authority. Revised cost statements based on the revised (proposed) Scale of Rates have also been furnished.

15. With reference to the totality of information collected during the processing of this case in general and the revised (proposed) Scale of Rates forwarded by the CPT in particular, the following position emerges:

- (i). In the normal course, this Authority would have revised the Scale of Rates based on the percentage of increases in rates decided. A deviation has been made in this case in view of the abnormal position emerging and the CPT has been advised to redraft the revised Scale of Rates in terms of the increases in revenue allowed by this Authority. This is to enable the port to suggest rates for individual activities keeping in view the rationalisation it wants to make and the overall revenue ceiling fixed by this Authority.
- (ii). The CPT deserves to be complimented for its quick response in furnishing all necessary information / clarification required for a proper approval of its proposal. It has done well to rationalise its Scale of Rates, though to a limited extent, in spite of its difficult financial position.
- (iii). The CPT has reacted positively and favourably to many of the demands of users. Many of the users have demanded reduction in various charges. Even if one is willing to concede all such demands, the precarious financial position of the Port does not permit such action. Rationalisation of the different tariffs will be gradual and this revision may be seen as setting such a process in motion.
- (iv). A statement showing the increases in revenue under various activities as suggested by this Authority, and the increases in revenue proposed by the CPT in its revised (proposed) Scale of Rates, is attached as **Annex-II**. Particularly at the CDS, the revenue increases proposed are not to the level of increases approved by this Authority. The increases made by the CPT are closer to the levels prescribed but still on the lower side. The percentage increase in revenue proposed for dry bulk handling at the CDS is far less than the percentage increase approved by this Authority. The proposed rates are, however, not altered since the difference in terms of revenue will not be significant even after the rates are adjusted to the desired level. In case of Port dues, the CPT has proposed to increase revenue by 83% only against the increase of 100% approved. The intention behind allowing hikes more than what the CPT had originally proposed is to rectify the irrational tariff structure. That being so, the rate proposed by the CPT have been modified to the level at which the increase in revenue will be 100%. We have not altered the other rates in the revised (proposed) Scale of Rates submitted by the CPT on this account. The increases in revenue are only estimates and the Port may hope for further increase in revenue if it can attract more volume of cargo than estimated by it in the cost statements.
- (v). As has been mentioned in paragraph 11(v) above, the coastal vessel rates have been adjusted in the revised (proposed) Scale of Rates by allowing a 30% concession in the foreign-going vessel rates as revised now.

The CPT has also applied this principle in case of Pilotage and Berth hire rates at HDC, the activities for which no increase in revenue has been approved by this Authority. This has resulted in an additional income under these activities even though the foreign-going vessel rates do not undergo any upward revision. Since no revision in Pilotage and Berth Hire rates at the HDC has been allowed, the existing (coastal) rates have been allowed to continue unaltered. Adjustment of the disparity in these rates for foreign-going and coastal vessels to the level of 30% can be done only during the next revision of rates for these activities.

- (vi). Even though no increase in revenue has been allowed under POL handling activity, the wharfage rate for LPG has been reduced to Rs.150/- PMT from Rs.250/- PMT at the CDS and the HDC. At the HDC, the on-board charges for Naptha, N-Hexane, Butadine and Butane have been reduced to Rs.110/- PMT from the existing rate of Rs.175/- PMT. Besides, on liquid cargo transferred between the HDC and the CDS through pipeline, the rate has been reduced from the existing

level of 70% of wharfage to 50%. The financial loss on account of these reductions may be offset to a great extent by the expected increase in throughput. That being so, the rates proposed by the CPT under this activity are approved.

- (vii). (a). Like POL activity, container handling activity at the CDS has also been not allowed any increase in revenue. The CPT, in deference to the demand of the trade, the EEPC in particular, has introduced a new category under both import and export and reduced rates by Rs.500/- and Rs.900/- per TEU. The CPT has, however, proposed to enhance the rates for import containers loaded with hazardous cargo (category I) by Rs.1,000/- per TEU and proposed to abolish the existing system of levying separate charges for deployment of fire service personnel in such cases. The increase proposed is basically due to consolidation of rates and hence is approved.
- (b). The container handling charges at the CDS are consolidated charges for various services rendered. However, this cannot be termed as 'box rate' in a true sense, since the CPT adopts different rates based on the category of containerised cargo. The Port must gradually attempt to move towards a single box rate for handling containers.

While categorisation of box rates has been made in case of import and export containers, the CPT has proposed a separate single box rate for coastal cargo. Even if this proposed rate is not a concessional rate, there appears no need to treat coastal containerised cargo separately. The import and export categories available in the Scale of Rates covers all cargo and the meaning of 'import' and 'export' in this context may be taken to mean 'landed' and 'shipped' instead of referring to foreign trade. The separate rate proposed by the CPT for containers with coastal cargo is therefore, not approved.

- (c). The CPT has proposed to increase the rates for empty containers from Rs.500/- per TEU to Rs.750/- per TEU. The CPT has argued that the differential between the loaded container and the empty containers is very low in the CDS when compared to many other ports and even HDC. At HDC, handling charges on empty containers are levied at 50% of the rates prescribed for loaded containers. Likewise, the CPT has proposed to increase the rate for supply of power to reefer containers from Rs.500/- per TEU per shift to Rs.750/- per TEU per shift in view of the increase in electricity charges. The reasons put forth by the CPT for enhancement of the rates under these two items are found to be acceptable. Further, the reduction in rates allowed in the box rate for low value commodities will cost some financial loss to the port, which can be off set by the increases in these two rates. That being so, the rates proposed by the CPT for empty containers and supply of powers to reefer containers are approved.
- (d). The CPT has proposed to enhance free period for ICD containers from 7 days to 15 days and also to reduce the storage charges in this case. This is approved.
- (e). At present, the date of landing of containers is taken as second day from the date of berthing of container vessel at the CDS and the free period and storage charges are determined accordingly. In its proposal, the CPT has proposed to change the general date of landing concept and to consider the actual date of landing of containers for this purpose. The CPT has mentioned that this change has been proposed to accommodate the demand of trade. The SCI has objected to this change on the ground that it will invite unnecessary paper work and dispute of various natures due to possible errors in the time recording. It is noteworthy that the proposed method is already in vogue in the CDS in respect of a break bulk cargo. That being so, there is no reason why such system will not work successfully in the case of containers. In most of the other container terminals at the other major ports, such a system is already in vogue and

no difficulties have been experienced. Viewed in this perspective, the proposed change in the date of landing of containers for the purpose of counting free days and storage charges deserves to be approved.

- (f). At the CDS, containers are handled at both the container terminal (CPY) and other berths (non-CPY). Many of the services provided by the CPT at the CPY are not done by it at the non-CPY. Though the rates are different for CPY and non-CPY, the differential appears to be not to the extent of services excluded. Since the container handling charges are not revised upward now, the existing position is allowed to continue. Notwithstanding this, the CPT is advised to rationalise further the container handling rates at the CPY and non-CPY at the time of next revision of its Scale of Rates.
- (g). The CSLA's comparison of the JNPT rates with the CPT is not tenable. Handling method, operating costs, extent of cross subsidisation, volume of traffic are all different at different places and the port tariffs will reflect all these factors.
- (viii). (a). The proposed wharfage schedule at the CDS has been slightly rationalised by the CPT. Further, the CPT at present levies 50% of wharfage on cargo discharged / shipped overside at CDS and a separate wharf toll for loading / unloading of such overside discharged cargo at inland vessel wharfs. The CPT has now proposed to increase the overside charges to 70% of the wharfage and to do away with the levy of separate wharf toll on such cargo.

The proposed rationalisation is found to be reasonable and is approved.

- (b). The CPT has proposed to levy 50% of the wharfage charges on cargo transshipment taking place at mooring / anchorages at CDS. Levy of wharfage on cargo transhipped midstream at anchorages at a slightly reduced rate is prevalent in many other major ports. That being so, such a prescription in the CPT as proposed by it is approved. This revision can, however, be required to be subject to the general decisions to be taken by this Authority on this issue with reference to the Working Group recommendations.
- (ix). The system of cargo handling is different at the HDC when compared to many other major ports. At the HDC, the port provides on board labour but shore labour is not provided by it in the normal course. In view of this position, the charges collected for cargo handling are termed as 'on board charges'. Even though the port is not handling cargo on shore, the cargo passes through its wharf. In this context, the users have demanded that the on board charges at the HDC should be bifurcated into stevedoring charges and wharfage. The CPT has not responded favourably to this demand of users. If the on board charges are only for stevedoring, then there is no justification for prescribing such charges on an *ad valorem* basis. Likewise, on liquid cargo, the on board services rendered may not justify the charges prescribed. The on board charges levied at the HDC is in fact a composite charge for on board services and wharfage. Since it is difficult at this juncture to go into segregation of costs of service rendered on board and wharfage and to prescribe separate rates, this Authority directs the CPT to undertake such an exercise at the time of the next general revision of its Scale of Rates. Pending such action in future, the on board charges at the HDC are termed as on board and wharfage charges in the revised Scale of Rates.
- (x). In the Scale of Rates, demurrage on stockpile of coal / ore is prescribed as a monthly rate on a per tonne basis calculated on the maximum stock held during a month. The TNEB represented to this Authority stating demurrage must be levied based on the area allotted to it and not on the basis of maximum stock held by it. The CPT has conceded this demand of the TNEB; and, in its revised (proposed) Scale of Rates has included a provision to collect licence fee based on the Schedule of Rent applicable for the space in the Dock Interior Zone instead of demurrage charges. The proposal in this regard deserves to be approved.

(xi). The rationalisation proposed by the CPT in respect of charges relating to ship breaking and dry docking appears to be reasonable. Likewise, the time limits prescribed for completion of ship breaking for different categories of vessels are reportedly based on the average performances achieved in the past and accordingly are approved.

(xii). (a). The CPT has proposed to introduce volume discounts on different types of cargo based on the tonnage handled during a financial year. Likewise, a volume discount scheme for containers is also proposed to be introduced. At the HDC, such a scheme is proposed for crude oil. In case of some other bulk cargo, a rebate on on board and wharfage charges is proposed to be allowed depending on the parcel size of the vessel. The proposed volume discount scheme is not generally based on the average performances achieved in the past. The CPT has explained that this scheme is based on its consultation with users. That being so, the proposal of the CPT is treated as an interim scheme and approved. Depending on the success of the interim scheme, the CPT is advised to come up with a more comprehensive and rational volume discount scheme on a sliding scale of annual throughput for further consideration.

The benefit of volume discount in the form of rebate in wharfage has been proposed by the CPT to be passed to the importers / exporters. At the joint hearing the Clearing Agents' demanded that such benefits should be given to them since they actually brought the cargo to the port. There is no merit in this demand and the proposal of the CPT to pass on the benefit directly to the importers / exporters is more logical and hence is approved.

(b). Earlier, the CPT had proposed a volume discount scheme for fertilisers at the CDS and not at the HDC. At the joint hearing, the concerned users demanded that volume discount on fertiliser and fertiliser raw material should also be extended at the HDC. Conceding this demand in the revised (proposed) Scale of Rates, the CPT has proposed to include fertiliser / fertiliser raw materials handled at the HDC also in the volume discount scheme formulated by it based on the parcel size of the vessel. This is approved.

(xiii). (a). While proposing revised berth hire rates on 8-hour basis, the CPT has introduced a condition that the period of 8 hours will be calculated from the time when the vessel occupies the berth. This Authority has already issued a common adoption order for introduction of berth hire charges on 8-hour basis. In this order, the 8-hour period is to mean an 8-hour shift. Instead of calculating berth hire on shift basis, the CPT has proposed a block of 8-hour period commencing from the vessels occupation of berth. This proposition is more reasonable and is in line with the objective of introducing berth hire charges of 8-hour basis. In other ports also, such a system will be introduced along with the general revision of their Scales of Rates, which will give an opportunity to the ports to do revenue adjustments. Since it is being proposed by the CPT along with the general revision of rates, the proposal is approved.

(b). The CPT has proposed to introduce a levy of 15% of berth hire as anchorage fee for occupancy of river anchorages. Levy of anchorage fee is in vogue in most of the major ports but a separate charge is prescribed without linking it to the berth hire. The CPT must classify its river anchorages according to the depth available, proximity to the dock, etc. and prescribe separate rates. While approving the proposed rate, this Authority finds it necessary to direct the CPT to propose a more rationalised schedule of anchorage fees within six months.

(c). In the revised Scale of Rates, the CPT has proposed not to levy berth hire on LASH barges. This Authority has considered levy of berth hire on LASH barges in a case relating to the COPT and ordered that berth hire should be levied on lash barges also; and, port may prescribe separate fleet charges for the LASH barges, which may be different from the berth hire charges. The same instruction holds good in the case of the CPT

also. Accordingly, the proposed conditionality relating to not levying berth hire charges on LASH barges can not be approved. The port is advised to propose separate fleeting charges for the LASH barges.

- (xiv). The ASIC has suggested a formulation for restricting incidence of berth hire charges in case of strike and stoppages of work by the Port employees, if the vessel sailing is delayed. This Authority has already passed an Order for common adoption by all major ports prescribing that berth hire will not accrue beyond 4 hours after the vessel signals readiness to sail. This prescription will take care of all eventualities including Port employees' strikes, out of commission of lock gates, non-availability of tugs and pilots, etc., excluding favourable tide to sail.
- (xv). Like other major ports, the CPT also has a system of priority / ousting priority berthing for an additional charges. This arrangement is in vogue with reference to a Govt. instruction on the subject. In the case of CHPT and PPT general revision of tariffs, this Authority observed that in the context of limited availability of berthing facilities at present, there would always be any number of vessels ready to pay additional charges; and, this would give scope for exploitation of (discretionary) powers. Since a final view on this issue has not yet been taken by this Authority, as has been done in the case of CHPT and PPT, it does not approve or disapprove the priority berth arrangement at the CPT. The CPT can continue to levy the charge as hitherto until this Authority takes a final view for common adoption by all the ports. That being so, the existing provisions in this regard in the Scale of Rates are allowed to remain unaltered for the time being.
- (xvi). It is generally accepted that the pilotage charges cover inward pilotage, outward pilotage and one shifting within docks. In the Scale of Rates of the CPT this provision is not clearly made and shifting charges are proposed to be levied only in case of some specified moves. In order to prescribe the commonly accepted position with reference to the pilotage charges, the Scale of Rates has been amended to specify that one shifting of the vessel within the dock is included in the pilotage charges and second and subsequent shiftings other than for port's convenience shall be liable to pay shifting charges at the rates specified in the Scale of Rates.
- (xvii). While deciding a representation received from M/s. Mercator Lines (Case No. TAMP/108/99-CPT), this Authority directed the CPT that the status of vessel was the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign going' category for the purpose of levying charges and the nature of cargo or its origin would not be of any relevance for this purpose. This Order has already been notified in the Gazette of India on 25 May 2000.

The CPT has now referred to a letter it had received from the Ministry of Shipping which states that the Order in reference issued by this Authority will be examined by the Government in due course and till such time the MOST instructions given in 1986 will apply for recovery of outstanding dues. In 1986, the Ministry of Surface Transport advised the Ports to levy charges at 'foreign going vessel' rates on daughter vessel, which carry foreign cargo even if transhipment has taken place from mother vessel at Indian Port.

In view of this communication received from the Government, the CPT has requested to make such a provision in its Scale of Rates for classifying coastal and foreign going vessels.

This issue has already been dealt with by this Authority in its Order in reference. Relevant portion of paragraph 8(xi) of the Order is reproduced below:

"At the joint hearing, the CPT has incidentally referred to an old communication from the Ministry of Surface Transport to the effect that cases of such 'transhipped cargo' should be deemed to be cases of 'foreign-going' vessels. This instruction appears to have been the consequence of an audit objection about loss of revenue caused by wrong classification of vessels. In the light of what has been stated

above, the said communication cannot be said to have correctly appreciated the legal position. In any case, an executive circular of the Government cannot restrict the scope of statutory jurisdiction of this Authority".

Orders passed by this Authority are quasi-judicial in nature; and, once published in the Gazette of India, they stand enforced. They can be modified by the Govt. in exercise of its powers under Section 54 of the MPT Act. The Govt. can also issue policy directives to this Authority as provided under Section III of the Act but after prior consultation with it. In the instant case, neither of these developments has taken place.

In this backdrop, the communication cited by the CPT can only be seen as an executive instruction, which cannot supersede the statutory order passed by this Authority. That being so, there is no reason for this Authority to review its decision relating to the classification of vessels for the purpose of levying charges. The proposed amendment in this regard made by the CPT is therefore, rejected. In the revised Scale of Rates, the prescription already made by this Authority in this regard shall continue.

- (xviii). As has been already been mentioned under para 11(vii) above, the CPT has not proposed revision of Port Railway charges as a part of this exercise. That being so, the existing rates and conditionalities relating to port railway activity have not been scrutinised by us. This will be done when the CPT submits its proposal for revision of port railway charges.
- (xix). The revised Scale of Rates, the various provisions prescribed by this Authority for common adoption have been incorporated. The following are some of the main inclusions:
 - (a). Levy of penal interest on delayed payment by the users as well as on delayed refund by the Port Trust.
 - (b). Time limit upto which storage charges on containers can be levied.
 - (c). Time limit of 4 hours beyond which berth hire charges will not accrue.
 - (d). Definition of coastal and foreign vessel for the purpose of levy of charges.
 - (e). Heavy lift charges on packages weighing more than 20 tonnes.
 - (f). Review of exchange rate once in 30 days in case of US dollar denominated charges for the purpose of billing.

16. Subject to the observations and modifications mentioned above, and based on a collective application of mind, the revised Scale of Rates of the CPT is approved. A copy of the revised Scale of Rates of the CPT is attached as **Annex- III**. The validity of this revision shall be for a period of two years from now. In other words, the next revision will be due in March – April 2003.

17. The revised cargo-related charges and conditionalities will come into effect immediately after notification of the decisions of this Authority in the Gazette of India. The revised vessel-related charges and conditionalities will come into effect 30 days after notification of the decision of this Authority. The special rate on cargo-related charges and Railway charges will come into effect immediately after notification of this Authority's decision and it will apply on vessel-related charges after expiry of 30 days from such notification.

ANNEX-I

| Statement showing the activitywise Surplus/ Deficit and return on capital employed under tariff revision proposed and suggested. | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|----------|----------|----------------------|-------------------|---------|---------|------------------------|-------------------|---------|--------|---------|---------|
| PARTICULARS | Surplus(+) /Deficit(-) (without change) as per cost statements (in %) | | | %inc proposed by CPT | ADDITIONAL INCOME | | ROCE | %inc suggested by TAMP | ADDITIONAL INCOME | | ROCE | | |
| | 2001-02 | 2002-03 | AVERAGE | | 2001-02 | 2002-03 | | | AVERAGE | 2001-02 | | 2002-03 | AVERAGE |
| | | | | | | | | | | | | | |
| CDS | | | | | | | | | | | | | |
| A. Cargo | | | | | | | | | | | | | |
| (I). POL & Liquid | 79.24 | 82.06 | 80.65 | 11.03 | 414.89 | 405.00 | 147.41 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 132.07 | | |
| (II). Dry Bulk | -908.73 | -930.52 | -919.63 | 11.04 | 8.84 | 8.63 | -77.67 | 50.00 | 39.04 | 40.05 | -73.51 | | |
| (III). Break Bulk & Ship Breaking | -23.02 | -28.42 | -25.72 | 12.08 | 314.21 | 304.82 | -44.22 | 12.08 | 314.21 | 304.82 | -44.22 | | |
| (IV). Container | 41.32 | 45.29 | 43.31 | 12.62 | 1273.39 | 1393.00 | 454.37 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 357.23 | | |
| Total Cargo | 36.04 | 37.24 | 36.14 | | 2011.33 | 2111.45 | 179.94 | | 353.25 | 344.87 | 148.59 | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| B. PDF | | | | | | | | | | | | | |
| (I). Pilotage | -195.00 | -198.00 | -196.50 | 28.04 | 496.45 | 603.78 | -171.48 | 100.00 | 2068.53 | 2189.70 | -79.99 | | |
| (II). Berth Hire | -530.00 | -509.00 | -519.50 | 13 | 154.18 | 223.97 | -98.64 | 100.00 | 969.65 | 1047.24 | -80.55 | | |
| (III). Port Dues | -1665.00 | -1619.00 | -1642.00 | 34.13 | 182.61 | 193.4 | -12.71 | 100.00 | 615.23 | 651.62 | -11.29 | | |
| (IV). Dry Docking | -125.00 | -125.00 | -125.00 | 46 | 161.00 | 161.00 | -26.07 | 50.00 | 469.00 | 469.00 | 20.70 | | |
| Total PDF | -483.00 | -485.00 | -484.00 | | 994.24 | 1182.15 | -31.30 | | 4142.41 | 4357.56 | -22.47 | | |
| Total CDS(Cargo & PDF) | | | | | 3005.57 | 3293.6 | -3.46 | | 4495.66 | 4702.43 | -0.19 | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| C. Railways | -781.00 | -810.00 | -795.50 | 0 | 0 | 0 | -10.22 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | -10.22 | | |
| D. Estate | 714.00 | 958.00 | 836.00 | 0 | 0 | 0 | 39.74 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 39.74 | | |
| TOTAL(CDS) | -88.5 | -83.11 | -85.81 | | 3005.57 | 3293.6 | -2.71 | | 4495.66 | 4702.43 | -0.88 | | |
| | | | | | | | | | | | | | |

| Statement showing the activitywise Surplus/ Deficit and return on capital employed under tariff revision proposed and suggested. | | | | | | | | | | | |
|--|---|---------------|----------------|----------------------|-------------------|----------------|--------------|------------------------|-------------------|----------------|--------------|
| PARTICULARS | Surplus(+) /Deficit(-) (without change) as per cost statements (in %) | | | %Inc proposed by CPT | ADDITIONAL INCOME | | ROCE | %Inc suggested by TAMP | ADDITIONAL INCOME | | ROCE |
| | 2001-02 | 2002-03 | AVERAGE | | 2001-02 | 2002-03 | | | 2001-02 | 2002-03 | |
| | | | | | | | | | | | |
| HDC | | | | | | | | | | | |
| A. Cargo | | | | | | | | | | | |
| (I). POL | 26.00 | 29.00 | 27.50 | 6.67 | 532.5 | 552.5 | 49.26 | 0 | 0.00 | 0.00 | 43.46 |
| (II). Liquid (others) | 45.00 | 25.00 | 35.00 | 0 | 0 | 0 | 43.12 | 0 | 0.00 | 0.00 | 43.12 |
| (III). Dry Bulk(Mech) | -50.00 | -55.00 | -52.50 | 7.08 | 275.00 | 275.00 | -13.82 | 7.08 | 275.00 | 275.00 | -13.82 |
| (IV). Dry Bulk (Convention) | -26.00 | -32.00 | -29.00 | 1.76 | 44.00 | 46.50 | -13.35 | 1.76 | 44.00 | 46.50 | -13.35 |
| (v). Break Bulk | 2.00 | 14.00 | 8.00 | 0.75 | 0 | 16.65 | 24.05 | 0.75 | 0.00 | 16.65 | 24.05 |
| (vi). Containers | -86.00 | -90.00 | -88.00 | 54 | 316.35 | 316.35 | 7.20 | 54 | 316.35 | 316.35 | 6.62 |
| TOTAL Cargo | -4 | -4 | -4.00 | | 1167.95 | 1207.00 | 22.02 | | 635.35 | 654.50 | 19.31 |
| B. PDF | | | | | | | | | | | |
| PILOTAGE | 27.97 | 21.48 | 24.73 | 30.13 | 1764.00 | 1879.8 | 234.70 | 0 | 0.00 | 0.00 | 119.45 |
| BERTH HIRE | -5.99 | 0.83 | -2.58 | 7.49 | 161.46 | 229.77 | 22.26 | 0 | 0.00 | 0.00 | 18.14 |
| PORT DUES | -153.28 | -170.80 | -162.04 | 21.92 | 244.49 | 262.01 | -772.99 | 100 | 1608.55 | 1742.56 | -49.76 |
| TOTAL PDF | -1.84 | -8.22 | -5.03 | | 2169.95 | 2371.58 | 47.46 | | 1608.55 | 1742.56 | 38.79 |
| TOTAL HDC(CARGO &PDF) | | | | | 3337.8 | 3578.58 | 27.79 | | 2243.90 | 2397.06 | 23.72 |
| C. Railways | -131 | -143 | -137.00 | 0 | 0 | 0 | -10.18 | 0 | 0 | 0.00 | -10.18 |
| D. Estates | -115 | -117 | -116.00 | 0 | 0 | 0 | -25.46 | 0 | 0 | 0.00 | -25.46 |
| TOTAL(HDC) | -26.90 | -29.44 | -28.17 | | 3337.8 | 3578.58 | 11.80 | | 2243.9 | 2397.06 | 9.26 |
| CPT(AS A WHOLE) | -45.07 | -44.02 | -44.545 | | 6343.37 | 6872.18 | 3.50 | | 6739.53 | 7099.49 | 3.58 |
| CPT(CARGO & PDF) | | | | | 6343.37 | 6872.18 | 9.93 | | 6739.53 | 7099.49 | 10.08 |

ANNEX-II

Statement showing % Increase suggested and incorporated by CPT in SOR (RS IN LACS)

| PARTICULARS | % Increase suggested by TAMP | % Increase by CPT | Additional Income suggested | | Additional Income by CPT | |
|-----------------------------------|------------------------------|-------------------|-----------------------------|----------------|--------------------------|----------------|
| | | | 2001-02 | 2002-03 | 2001-02 | 2002-03 |
| CDS | | | | | | |
| 1)POL & OTHER LIQUIDS BULK | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2) DRYBULK | 50 | 18.72 | 39.04 | 40.05 | 17.42 | 18.03 |
| 3)BREAKBULK | 11.58 | 11.58 | 314.21 | 304.82 | 314.21 | 304.82 |
| 4)CONTAINER | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PILOTAGE | 100 | 88.3 | 2068.53 | 2189.7 | 1631.12 | 1725.81 |
| BERTH HIRE | 100 | 92.9 | 989.65 | 1047.24 | 850.26 | 899.94 |
| PORT DUES | 100 | (*)100 | 615.23 | 651.62 | 615.23 | 651.62 |
| DRY DOCKING | 50 | 42.24 | 489 | 489 | 455 | 455 |
| TOTAL CDS(CARGO&PDF) | | | 4495.66 | 4702.43 | 3883.24 | 4053.22 |
| RAILWAYS(CDS) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ESTATE(CDS) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL(CDS) | | | 4495.66 | 4702.43 | 3883.24 | 4053.22 |
| HDC | | | | | | |
| POL | 0 | -2.2 | 0 | 0 | -160 | -200 |
| OTHER LIQUID BULK | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| DRY BULK (MECH) | 7.08 | 7.08 | 275 | 275 | 275 | 275 |
| DRY BULK (MANNUAL) | 1.76 | 1.76 | 44 | 46.5 | 44 | 46.5 |
| BREAK BULK | 0.75 | 0.75 | 0 | 16.65 | 0 | 16.65 |
| CONTAINERS | 50 | 50 | 316.35 | 316.35 | 316.35 | 316.35 |
| PILOTAGE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| BERTH HIRE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PORT DUES | 100 | (*)100 | 1608.55 | 1742.55 | 1608.55 | 1742.55 |
| TOTAL HDC(CARGO & PDF) | | | 2243.9 | 2397.05 | 2083.9 | 2197.05 |
| RAILWAYS(HDC) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ESTATE(HDC) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL(HDC) | | | 2243.9 | 2397.05 | 2083.9 | 2197.05 |
| CPT(AS A WHOLE) | | | 6739.56 | 7099.48 | 5967.14 | 6250.27 |
| CPT(CARGO & PDF) | | | 6739.56 | 7099.48 | 5967.14 | 6250.27 |

(*) modified by the TAMP

ANNEX-III

Calcutta Port Trust**Scale of Rates****GENERAL****1. Short title and commencement**

The Scale of Tolls, Dues and Rates set out herein shall be called "SCALE OF RATES" of the Calcutta Port Trust and charges shall be levied by Calcutta Port Trust in terms of provisions of the Scale of Rates.

2. Definition

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) 'Ad Valorem' in respect of exports shall mean FOB value of exports, as accepted by the Customs on the Shipping Bill
- (ii) 'Ad Valorem' in respect of imports shall mean CIF value of imports, as accepted by the Customs on the Bill of Entry
- (iii). 'Board' shall have the same meaning as assigned to it in the Major Port Trust Act, 1963
- (iv). 'Calcutta Dock System(CDS)' shall mean Netaji Subhas Dock, Kidderpore Docks, River Anchorages, River Moorings, Budge Budge Petroleum Wharves, Inland Vessels' Wharves and all other establishments excepting those specifically under Haldia Dock Complex.
- (v). 'Calcutta Port Trust(CPT)' shall mean the corporate entity and will include Calcutta Dock System and Haldia Dock Complex.
- (vi). 'Clear Working Day' shall mean days other than Sundays and Holidays declared as such by the Calcutta Port Trust
- (vii). 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India
- (viii). 'Day' in respect of Calcutta Dock System shall mean the period starting from 6.30 A.M. of a day and ending at 6.30 A.M. on the next day 'Day' in respect of Haldia Dock Complex shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.
- (ix) 'Demurrage' shall mean charges payable for storage of cargo and container within port premises beyond free period as specified in the Scale of Rates
- (x) 'Foreign going Vessel' shall mean any vessel other than coastal vessels.
- (xi) 'Full Container Load(FCL)' shall mean a container having cargo of one importer/ Exporter

- (xii) 'Haldia Dock Complex(HDC)' shall mean Oil Jetty, other jetties, Wharves, Berths at Haldia and River Moorings at Haldia Anchorage
- (xiii) 'Hazardous-I,II,III & IV' shall mean the cargo categorised as Hazardous-I,II,III & IV in the list of Hazardous Cargo adopted by the Board from time to time
- (xiv) 'Heavy lift' shall mean any package or article weighing more than 20 tonnes (20000 Kgs)
- (xv) 'Holiday' shall mean holidays declared by the Calcutta Port Trust for the purpose
- (xvi) 'Less than a Container Load (LCL)' shall mean a container having cargo of more than one Importer/Exporter
- (xvii) 'Month' shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified
- (xviii) 'On Board and wharfage Charge' at HDC shall mean charges on cargo/ commodity/ article/ package and shall cover any one of the followings
 - (a) Unloading from vessel to shore/overside or loading from shore/overside into vessel
 - (b) Discharging/Loading/Transfer/passing of liquid through pipeline within the jurisdiction of the Port
- (xix) 'Overside Discharge/Shipment' shall mean the operation of unloading/loading of cargo ex/into vessel without passing through the quay at the time of discharge/ shipment operation
- (xx) 'Shut-out' cargo shall mean export cargo left in the Port having not been shipped on board the vessel for which it was received in Port Premises
- (xxi) 'Stock Cargo' shall mean cargo received at the Port for shipment without export documents
- (xxii) 'TEU' shall mean Twenty Feet Equivalent Unit of container
- (xxiii) 'Transshipment' shall mean transfer of cargo/ container from a sea going vessel /barge to another sea going vessel /barge for destination to other Port
- (xxiv) 'Wharfage' shall mean charges on cargo/commodity and shall cover any one or combination of more than one of the following -
 - (a) Unhooking/hooking on quay,
 - (b) Transporting cargo between hook point and stacking point and unloading thereat or vice versa,
 - (c) One operation of restacking except as specified at Section 5,
 - (d) Weighment /measurement done by CPT for correct assessment of charges,
 - (e) One operation of loading/unloading into/from vehicle/ wagon for delivery/receiving except as specified at Section 5,
 - (f) Discharging /loading /transfer /passing of liquid cargo through pipeline within the jurisdiction of port

- (xxv). 'Week' shall mean seven consecutive calendar days including holidays.

3. General Principles of Assessment:

- (i). Rates chargeable on weight shall be leviable on the gross weight of each package/article in case of heavy lift and on full consignment in case of non-heavy lift.
- (ii). The minimum weight chargeable shall be one tonne although the gross weight may be less than one tonne. Where the gross weight is not an exact multiple of 100 Kgs. this will be rounded off to the next higher multiple of 100 Kgs.
- (iii). The aggregate of all charges payable by any one consignment shall be subject to a minimum of Rs.85/-.
- (iv). Rates applicable for a period/unit other than weight shall be applicable to the part of a period/unit thereof.
- (v). At CDS if port equipment is used for loading/unloading of barge/boat, other than LASH barge specified under Note (vii) of section 23, equipment hire charge as specified at section 19.1 shall be levied.
- (vi). Where the cargo is shipped/discharged into/from barges/ boats/flats at HDC through quay without involving HDC's equipment and labour, 50% of the normal 'on board' charges shall be levied. However, in case of equipment support by HDC, equipment hire charges shall be recovered as per 'Scale of Rates ' in addition.
- (vii). Cargo related charges shall be levied on the owners of the cargo or their Clearing & Forwarding Agents except where specified or in cases where Ship Owners/Steamer Agents agree to pay such charges.
- (viii). At CDS box rate charges on FCL container shall be recovered from the Consignor/ Consignee/their C&F Agent and the box rate for LCL container and empty container shall be recovered from the Container Agents/Main Line Operator/slot charterer. Demurrage on import cargo in containers shall be levied on the cargo owners or their agents. Storage charge on containers (Box only) in the case of loaded Import or empty containers and storage charge on loaded export containers (including cargo) shall be levied on the MLOs. On shipper's own containers, demurrage shall be levied on the consignee/consignor or their C&F Agents. If, however for certain reasons, export/stock cargo is destuffed from containers and subsequently disposed of by the consignors or their agents, demurrage shall be recovered from the consignor or their Agents at the rates specified at Section 6.4 of Part I of this Scale of Rates as the case may be.
- (ix). Storage charge on containers have been denominated in U.S.Dollar term. However, the charge in such case shall be recovered in Indian Rupee after conversion of U.S. Currency to Indian Rupee at market buying (T.T) rate of State Bank of Mysore or any Nationalised Bank as may be specified from time to time. The exchange rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers and on the date of arrival of containers in

the Port area in case of export containers shall be reckoned for this purposed.

- (x). Vessel related charges shall be levied on ship owners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in U.S. dollar terms, the charge shall be recovered in Indian Rupees after conversion of U.S. Currency to Indian Rupee at market buying (T.T) rate of State Bank of Mysore or any Nationalised Bank, as may be specified from time to time. The date of entry of vessel into port limit shall be reckoned as the date for such conversion.
- (xi). In all cases where charges are levied in U.S. Dollar term, the exchange rate shall be reviewed once in thirty days from the date of the applicable exchange rate adopted initially in respect of storage charge for containers staying inside the port for more than thirty days or in respect of vessel related charges for vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.
- (xii). When a vessel is moved between a berth/dock buoy/ river mooring/ anchorage, the berth hire or buoy or mooring or anchorage charge shall be levied for the 8 hrs. period covering stay at both the points based on the rate applicable at the beginning of the such 8 hrs block period.
- (xiii). Where specific rates for any Dock System has not been provided rates applicable for the other Dock System shall be levied.
- (xiv). Samples, Catalogues and other articles for which Shipping Companies charge no freight and on customs duty is payable, diplomatic mail bags, crew baggages and all goods meant for CPT use shall be exempted from payment of all cargo related charges.
- (xv). No charges shall be levied on stores/provisions supplied on board CPT crafts/vessels.
- (xvi). No demurrage shall be charged for the day/s during which delivery cannot be effected due to strike by the Port Employees, provided the importer or his Authorised Agent files the delivery application on payment of all Port Charges before commencement of the strike
- (xvii). No berth hire shall be levied beyond 4 hours after the Master/ Agent of the vessel signals the vessel's readiness to sail in accordance with favourable tidal and weather conditions. The time limit of 4 hours prescribed for ceasation of berth hire shall exclude the waiting period for want of favourable tidal and weather condition. A penalty of one day's berth hire shall be levied for false signal raised.
- (xviii). All charges shall be paid before the operation or prior to availing of the Port services/facilities. However, where Port charges are payable subsequent to the operation or subsequent to availing of the services/facilities or there is an undercharge, the user shall pay penal interest @ 24% per annum if the payment is not made within 20 days from the date of issuance of the bill/demand by the Calcutta Port Trust.

Likewise Calcutta Port Trust shall pay penal interest @24% per annum if the refund is not made within 20 days from the date of completion of the operation or availing of the services/facilities or on production of all the documents required from the user, whichever is later

- (xix). Before classifying any cargo under 'unspecified category' in the wharfage / on board and wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in those schedules
- (xx). (a). A foreign going vessel of Indian flag having a general Trading licence can convert to coastal run on the basis of a Customs conversion Order
- (b). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a coastal Voyage Licence issued by the Directorate General of Shipping
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal cargo. Likewise, in cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge port.
- (d). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Directorate General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.

PART - I**CHARGES ON BREAK BULK AND BULK CARGO AT CDS****4. Wharfage:**

- 4 1 Wharfage on cargo handled at CDS (except at inland vessel wharves) shall be levied at the following rates -

| Sl. NO. | Description | Rate in Rs. Per Tonne or part thereof |
|----------------|--|--|
| (A). | <u>Liquid/Gas handled through pipeline –</u> | 85-00 |
| 1 | Crude Oil, POL/POL products, CBFS or any other liquid having a flash point of 23°C (73 4°F) and above, ship's bunker | |
| 2 | POL/POL products, or any other liquid having a flash point of less than 23° C (73 4° F) | 175-00 |
| 3 | LPG | 150-00 |
| 4 | Vegetable Oil | 50-00 |
| 5 | Molasses | 30-00 |
| 6 | Acid, Fatty Acids, Mineral Oil, Tallow, Alcohol, any other liquid not specified above | 85-00 |
| B. | <u>Cargo handled other than through Mechanical System -</u> | |
| 7 | Common Salt | 20-00 |
| 8 | Coking Coal, all types of coal, Petroleum/ Metallurgical or any type of coke, limestone | 90-00 |
| 9 | Mill Scale, Magnesite, Granite, Alumina, Block Mica, Mica Scrap/Waste/Flakes splitting/powder, All Scraps, Oil cake, Bone & Bone meal, Fire bricks & other refractory materials, Bran, Aluminium Hydrate, pig iron, sponge iron, CI goods, Newsprint | 100-00 |
| 10 | Rock phosphate, Sulphur, Asphalt, Pitch (including Coal Tar Pitch), Liquids handled other than through pipeline, Ship's bunker & other dry bulk not specified | 120-00 |
| 11 | Wheat, Rice, Sugar Pulses, Cereals & its products, Bulgar Wheat, Corn soya blend, Milk powder, Natural spring water, Ship's stores/provisions/Dunnage, Finished Fertiliser, Soda (Caustic or Ash), Cement, clinker, Lead concentrate | 130-00 |
| 12 | Jute, gunnies, Jute Caddies/Waste, Hemp, Cotton Yarn/ Twist/ Waste and other vegetable fibres Jute carpet backing cloth, Carbon Black, Crude Drug | 135-00 |
| 13 | Iron and Steel, Pipes & Tubes, Timber, Log | 150-00 |

| | | |
|-----|--|------------------------------------|
| 14 | Raw Wool, Synthetic Resin, Asbestoss raw/fibre, synthetic yarn/rags, Cotton piece goods, Waste Paper Woodpulp, Plywood, Shellac, Seedlac, Glass sheets, glass ware/products, Hides & Skins, Leather, Hosiery goods, Garments | 200-00 |
| 15 | CHARGES LEVIED ON ADVALOREM BASIS OTHER THAN ON COASTAL CARGO | |
| | a) Marine products, Woolen Carpet, Wool yarn /fabric/cutting | 0 3% ad valorem 0 4% ad valorem |
| | b) Ingots of all metals not specified Tea & Coffee and all other unspecified export cargo | 0 5% ad valorem |
| | c) All other unspecified import cargo | |
| 16 | All unspecified coastal cargo | 100-00 |
| 4 2 | When the entire consignment (jetty challan/dock challan quantity) is delivered direct on landing or shipped direct from trucks without involving any port equipment (except shore crane working on the vessel), a rebate of 10% on Wharfage shall be allowed. No such rebate shall be allowed, if port equipment is provided for any part of the consignment. For this purpose, the consignee/exporter or his C&F Agents have to declare on the Jetty/Dock Challan at the time of payment of port charges, that they intend to take direct delivery/effect direct shipment of the entire consignment | |
| 4 3 | In case of overside discharge/ shipment, 70% of wharfage, as specified under Section 4 1 of the Scale Of Rates, as overside charge shall be levied on the cargo except for liquid/ LPG cargo. However, if such cargo is unloaded at any berth subsequent to overside discharge or loaded at any berth prior to overside shipment single wharfage shall be levied for the two operations For loading/unloading at Inland Vessel Wharves in CDS, no wharf toll shall be levied on cargo on which overside charge as specified above has been levied | |
| 4 4 | 50% of wharfage as per Section 4 1 of the Scale Of Rates shall be levied on liquid cargo/ LPG discharged/shipped overside. If such cargo is unloaded at any berth/place subsequent to overside discharge or loaded at any berth/place prior to overside shipment, within the jurisdiction of port, either at CDS or at HDC, 50% wharfage as per Section 4 1 or 50% of on board and wharfage charge as per Section 15 1, as the case may be, shall be levied in addition | |
| 4 5 | On transshipment cargo landed and shipped through quay/ jetty at CDS, 1 5 times of the charges as applicable under Section-4 1 shall be levied On transshipment cargo at moorings/ anchorages in CDS, 50% of the charges as applicable under Section-4 1 shall be levied | |
| 4 6 | On shut-out cargo which are taken back from Port premises, 50% of wharfage shall be levied. No separate charge shall be levied for loading on party's vehicle or as gate delivery charge. No additional wharfage shall be levied on shutout cargo if the same is subsequently shipped without being removed from port premises | |

- 4 7 On unspecified cargo which is sold by auction/tender or otherwise where the CIF/FOB value is not available, wharfage shall be levied @ Rs 200/- per tonne or part thereof
- 4 8 On liquid cargo transferred through pipeline between Haldia and CDS or from any other point to CDS or vice-versa, 50% of wharfage shall be levied at CDS
- 4 9 Importer/Exporter shall be granted a rebate on wharfage on the basis of each of the cargo handled by them through CDS as mentioned below, during a financial year

| | Type of Cargo | Tonnage handled | Quantum of Rebate on applicable wharfage |
|-----|---|-----------------------------------|--|
| (a) | Coking Coal, Sugar Pulses, Wheat, Rice, Jute & Jute Products, Iron & Steel, Log, Sulphur, Rock Phosphate, Finished Fertiliser, Vegetable Oil, CI Goods, LPG | Upto 75,000 Tonne | NIL |
| | | From 75,001 to 1,00,000 Tonne | 10% |
| | | Above 1,00,000 Tonne | 15% |
| (b) | Crude Oil, POL and its product | Upto 40 00,000 Tonne | NIL |
| | | From 40,00,001 to 75,00,000 Tonne | 10% |
| | | Above 75,00,000 Tonne | 15% |

Note - The foresaid rebate shall be granted in the form of refund of wharfage at the end of every financial year (i.e 1st April to 31st March) on submission of documents by the Importers/Exporters in support of the through-put achieved

5 Lifting Charges:

- 5 1 Lifting charges shall be levied on packages/articles weighing 5 Tons and above in addition to wharfage as per Section-4 at the following rates if port equipment is used at the time of delivery/ receiving/restacking or for any other operation except for stacking on landing or lifting for shipment

| SL.No | Description | Rate in Rs.per ton or part thereof |
|-------|---|------------------------------------|
| (1) | Article/package weighing Tons and upto 10 Tons | 100 00 |
| (2) | Article/package weighing above 10 Tons and upto 20 Tons | 200 00 |
| (3) | Article/package weighing above 20 Tons and upto 40 Tons | 400 00 |
| (4) | Article/package weighing above 40 Tons | 800 00 |

5.2. For any additional loading/unloading/restacking of packages/articles weighing less than 5 Tonne other than the operations covered under "Wharfage" as defined under Section-2(xxiv), an additional charge @ Rs.60/- per tonne or part thereof shall be levied if done by port Labour/equipment.

6. **Demurrage on cargo :**

6.1. When import cargo is landed on a Sunday or a Holiday or in the second or third shift of a day, the next working day shall be treated as the date of landing.

6.2. Import cargo shall be demurrage free for the period specified below:-

| SL.NO. | Description | Demurrage free period |
|--------|--|--|
| (a). | Hazardous - I cargo - | Date of landing |
| (b). | Hazardous - II, III & -IV cargo except Sulphur | One clear working day after the date of landing. |
| (c). | Non-Hazardous cargo for -Nepal and Bhutan. | Seven clear working days after the date of landing. |
| (d). | All other non-hazardous - cargo, Sulphur , Asbe- stoss imported in container and delivered without destuffing in Port, | Three Clearing working days after the date of landing. |
| (e). | Cargo imported by Missionaries of Charity. | Thirty days after the date of landing. |
| (f). | Non-Hazardous transshipment - cargo. | Twelve clear working days after the date of landing. |
| (g). | Cargo in LCL container | Seven clear working days after the date of landing of |
| 6.3. | Demurrage on import cargo shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates:- | |

| Sl. No. | Description of cargo | Rate in Rs. Per tonne per day or part thereof |
|---------|---|---|
| (1). | Scrap of all kinds, Foodgrain, Sugar, Pulses, Bulgar Wheat, Corn soya blend, Milk powder, Rock Phosphate, Log, Plywood, Cereals & their products, Bran, Vegetable Oil. | 40.00 |
| (2). | Waste paper, ship's stores, Newsprint, Dunnage, Wool, Synthetic Resin, Cement, Wood- pulp, Finished Fertiliser, Pig Iron, Sponge Iron, Coal, Anthracite Coal, Coking Coal, Petroleum Coke or any other Coke/Coal. | 75.00 |

| Sl. No. | Description of cargo | Rate in Rs. Per tonne per day or part thereof |
|---------|--|---|
| (3). | All other non-hazardous cargo, Sulphur and Asbestoss delivered in container without destuffing in Port. | 100.00 |
| (4). | All Hazardous cargo of Categories-II, III & IV except those specified in Sl.Nos.1,2 and 3 above. | 140.00 |
| (5). | All Hazardous cargo Category-I | 170.00 |
| 6.4. | No demurrage on export or stock cargo other than Hazardous-I category shall be levied if the cargo is shipped within 30 days of receipt of the cargo. After 30 days demurrage on such cargo shall be levied at the rate of Rs 50/- per tonne per week or part thereof from the date of receipt till the date of shipment. In case the cargo is not shipped and taken out of the docks either as shut out or otherwise, demurrage at the rate of Rs.200/- per tonne per week or part thereof shall be levied from the date of receipt till the date of removal from the port premises. | |
| 6.5. | Export cargo of Hazardous-I category shall be received only for direct shipment. In case such cargo is not shipped on the date of receipt, demurrage shall be levied at the rate of Rs.170/- per tonne per day or part thereof from the day following the date of receipt upto the date of shipment of cargo or removal from the port premises | |
| 6.6. | On cargo/commodity which is neither received as import nor as export nor as stock for shipment, demurrage shall be levied at the rate of Rs 40/- per tonne per day or part thereof from the date of receipt upto the date of removal of the cargo from the port premises. | |
| 6.7. | On cargo sold by Auction or Tender or Private Agreement or in any other manner, demurrage shall be levied at the rate specified at Section- 6.3 after allowing free time of 7 clear working days after the date cargo is made available for delivery | |

7 Transportation:

- 7.1. On cargo transported by CPT trailer/transport, following charges shall be levied –

| Sl.No. | Description | Rate in Rs. per tonne or part thereof |
|--------|---|---------------------------------------|
| (1). | From one berth/shed/yard to another berth/shed/yard within the same dock. | 35.00 |
| (2). | From one berth/shed/yard of one dock enclosure to another dock enclosure | 50.00 |
| (3). | For any other transportation not included in the wharfage. | 60.00 |

NOTE: For SI No 2 - KPD-I(EAST), KPD-I (WEST), KPD-II, Coal Dock and NSD/GRJ each shall be treated as separate dock enclosures

7 2 If the cargo is escorted by CPT staff charge for booking of staff as specified in Section-19 shall be levied

8 **Wharf Toll:**

8 1 For loading/unloading of cargo and placement of craft at Inland Vessels' Wharves, charges at the following rates shall be levied –

| SI.No. | Description | Rate in Rs. |
|--------|-----------------------------------|---|
| (1) | On cargo | 20 00 per tonne or part thereof |
| (2) | On Non-propelled craft | 15 00 per craft per day or part thereof |
| | i) Upto 10 cubic metre capacity | |
| | ii) Above 10 cubic metre capacity | 40 00 " " |
| (3) | On propelled craft | 70 00 " " |

NOTE :

- i) No wharf toll on cargo shall be levied for which charge for overside discharge/ shipment has been levied as per Section 4 3
- ii) No wharf toll shall be levied on a craft, working at the Inland Vessels' wharves inside the Docks, for which Dock Toll and Stayal charges have been levied as per Section-26 of the Scale of Rate

PART-II**CHARGES ON CONTAINER AND CONTAINERISED CARGO HANDLED
AT CDS**

9. Charges on container and containerised cargo handled at Container Terminal of CDS, which include operational area of 7/8 NSD and its back up area inclusive of areas of West Link Gate and 8 NSD Gate, shall be levied at the following rates -

| Sl. No. | Service | Type | Rate per TEU | Remarks |
|---------|---|---|--------------|---|
| 1) | Unhooking container on quay, transportation from hook point to container yard, lift-off thereat and lift-on for delivery or lift-on on CPT Tractor for transportation to Port CFS or vice versa in case of export | a) Import load container with Hazardous-I cargo | 7,000/- | i) Rate includes wharfage on container as also on cargo and is also applicable in case of direct transfer/delivery/shipment No separate charge is leviable for deployment of fire personnel in case of container loaded with Hazardous-I cargo Import category I means containers loaded with |
| | | b) Import category I Load | 5,500/- | ii) a) Waste paper, Newsprint, Vegetable oil, b) Gift consignment for organisation listed as relief agencies by CPT on which customs duty is exempted |
| | | c) Import category II Load | 6,000/- | |
| | | d) Export category I Load | 3,600/- | |
| | | e) Export category II Load | 4,500/- | |
| | | f) Export category III Load | 6,000/- | |
| | | g) Empty | 750/- | |
| | | | | iii) Import category-II means container loaded with cargo other than those mentioned in Import Category-I |
| | | | | iv) Export category-I means containers loaded with |
| | | | | a) Jute, Gunnies, Jute caddies/ waste/twist/ cuttings/jute carpet backing cloth |
| | | | | b) C I goods |

| Sl. No. | Service | Type | Rate per TEU | Remarks |
|---------|--|------|--------------|---|
| | | | | c) Crude drugs dried flower/ fruit/plants d) Fire bricks/ Refractory materials e) Cotton, Cotton yarn/ twist/waste v) Export category-II means container loaded with cargo listed under SI Nos 7 to 13 of Sec 4 1 of Part-1 of the Scale of Rates except those mentioned in Export category-I vi) Export category-III means container loaded with cargo other than those mentioned in export category-I and II vii) 'Import' includes landing of coastal cargo containers and 'export' includes shipment of coastal cargo containers |
| 2 | Transportation from container yard to Port CFS, Destuffing, transporting empty containers after destuffing to empty yard and lift off of empty container thereat or vice versa | | 3,000/- | Rate includes services of equipment, clerkage, port and CDLB workers |

| Sl. No. | Service | Type | Rate per TEU | Remarks |
|---------|--|---|--------------------------------------|--|
| 3. | Lift on/lift off/ restacking not included under Sl.No.1. | a) Loaded b). Empty | 900/- 300/- | Restacking/removal of containers will be done by CPT if the containers are not removed from the Port premises within 10 days of receiving, destuffing in case of import containers or not booked to a subsequent vessel in case of shut out container. |
| 4. | Transportation of container not included under Sl.No.1. | a) Within the Terminal. b) Between Terminal & other berths | 200/- 400/- | |
| 5. | Transshipment of container. | a). Loaded b) Empty | 7500/- 1125/- | Includes wharfage on container and cargo and all handling charges at Terminal |
| 6. | Overside discharge/ shipment of containers | a). Loaded b). Empty | 50% of the rate specified at SI No 1 | Includes wharfage on container and cargo |
| 7. | Shifting containers on board vessel/barge by CPT equipment other than by 200 T cantilever/ | a) Loaded b). Empty | 800/- 400/- | In case of use of 200 Ton cantilever/floating crane respective hire charge under Section-19.1 shall be levied extra |
| 8 | Shifting of container from one hatch to another hatch through quay | a). Loaded b). Empty | 2000/- 500/- | Includes wharfage on container and cargo |
| 9. | Supply of power to reefer container. | Loaded / Empty | 750/- Per shift or part thereof | |

10. Charges on container and containerised cargo handled at area other than Container Terminal of CDS shall be levied at the following rates :-

| Sl. No. | Service | Type | Rate per TEU | Remarks |
|---------|---|---|--------------|--|
| 1 | Unhooking container on quay, transportation from hook point to container yard by party's vehicle, life-off thereat by party's equipment & life-on for delivery to warehouse/ CFS outside the Docks or viceversa | a) Import load container with hazardous-I Cargo - | 6,000/- | i) Rates include wharfage on container as also on cargo and is also applicable in case of direct transfer/delivery/shipment No separate charge is leviable for deployment of fire personnel in case of container landed with Hazardous-I cargo |
| | | b) Import category- Load | 4,500/- | |
| | | c) Import category-II Load | 5,000/- | |
| | | d) Export category-I Load | 2,800/- | |
| | | e) Export category-II Load | 3,500/- | ii) Import Category-1 & II shall mean containers loaded with cargo as mentioned in Items (ii)&(iii) under remarks column of Sl No 1 of Section 9 1 |
| | | f) Export category-III Load | 5,000/- | |
| | | g) Empty | 500/- | iii) Export categories I II & III shall mean containers loaded with cargo as mentioned in Items (iv),(v)& (vi) under remarks column of Sl No 1 of Section-9 1 |
| 2 | Destuffing/stuffing at port shed/yard | a) Done by Port | 3,000/- | iv) 'Import' includes landing of coastal cargo |
| | | b) Other than by Port | 1,000/- | a) Includes services of equipment, clerkage port & CDLB workers when done by Port b) Includes services of equipment, clerkage and port workers out side container when done other than by Port |

| Sl. No. | Service | Type | Rate per TEU | Remarks |
|---------|--|--|---------------------------------------|---|
| 3. | Lift on/Lift off/ restacking by CPT equipment. | a). Loaded b). Empty | 900/- 300/- | 1. Restacking/removal of containers will be done by CPT if the containers are not removed from the port premises within 10 days of receiving/ destuffing in case of import containers or not booked to a subsequent vessel in case of shut out containers. ii). No charge shall be levied if the services are not rendered by the CPT equipment. |
| 4. | Transportation of container by CPT trailer. | a). Within the same berth. b). From one berth to another. | 200/- 400/- | |
| 5. | Transshipment of container. | a). Loaded b). Empty | 6,000/- 750/- | Includes wharfage on container and cargo. |
| 6. | Overside discharge/ shipment of containers. | a). Loaded b). Empty | 50% of the rate specified at Sl.No. 1 | Includes wharfage on container and cargo. |
| 7. | Shifting of containers on board vessel/ barge by CPT equipment other than by 200 Ton cantilever/ floating crane. | a). Loaded b). Empty | 800/- 400/- | In case of use of 200 Ton cantilever/ floating crane respective hire charge under Section 19.1 shall be levied extra. |
| 8. | Shifting of containers from one hatch to another hatch through quay. | a). Loaded b). Empty | 2,000/- 500/- | |
| 9. | Supply of power to reefer containers. | Loaded/Empty | 750/-Per shift or part thereof. | |

NOTE FOR SECTION 9 & 10

- (i) Charge for handling of container above 20' and upto 40' in length shall be 1 5 times the rates specified at Section 9 & 10 Charge for handling of container above 40' shall be two times the rate specified at Section 9 & 10 Charge for supply of power to reefer container above 20 ' in length shall be levied at twice the rate specified at SI No 9 of Section 9 & 10
- (ii) Container received either at container terminal or at places other than container terminal, if subsequently shipped through places other than where it was originally received, charges as specified in Section 9 SI No 1 shall be levied No separate charge for be levied
- In similar cases, ICD (Inland Container Depot) container, originally received either at container terminal or at places other than container terminal, if subsequently delivered/shipped through places other than where it was originally received, charges as specified in Section 13, shall be levied instead of charge as specified in Section-9 SI No 1
- (iii) In case of import container containing more than one "Import Category" the rate applicable to the higher "Import Category" shall be levied
- (iv) In case of export container containing more than one 'Export Category' the rate applicable to the higher 'Export Category' shall be levied
- (v) Importer/Exporter shall be granted, on the additional TEUS handled in excess of 1200 TEUS in a financial year, a rebate of 10% on rates specified under SL No 1 of Section 9 and 10

The aforesaid rebate shall be granted in the form of refund at the end of every financial year (i.e 1st April to 31st March) on submission of documents by the Importers / Exporters in support of throughput achieved

11 LANDING DATE

The date of landing of import empty containers/import loaded containers shall be the actual date of landing However, if such container is landed on Sunday or a holiday or in the second or third shift of a day, the next working day shall be treated as the date of landing

12 STORAGE CHARGE ON CONTAINER OTHER THAN ICD CONTAINER

- 12 1 Storage charge on loaded import and empty container (BOX only) shall be levied at the following rates -

| | PERIOD | U.S. \$ per TEU per day or part thereof |
|----|--|---|
| a) | For the first 3 days from the date of landing or receiving | NIL |
| b) | From 4th to 9th day | 2 0 |
| c) | From 10th to 15th day | 4 5 |
| d) | From 16th day onwards | 6 0 |

- 12 2 Storage charge on loaded export container/loaded containers received as

stock without shipment document (including cargo) shall be levied at the following rates -

| PERIOD | U.S. \$ per TEU per day or part thereof |
|--------------------------|---|
| a) From 1st to 9th day | NIL |
| b) From 10th day onwards | 4 85 |

NOTE FOR SECTION 12 1 AND 12 2

- 1 On container above 20' in length, loaded or empty Storage charge shall be levied at twice the rates specified at 12 1 and 12 2 above
- 2 Demurrage on containerised import / transshipment cargo shall be levied as per conditions and rates specified at Section 6 2 & 6 3 of the Scale Of Rates The date of landing for the containerised import cargo shall be same as that of the container
- 3 Date of receiving of export load container or date of commencement of stuffing with export cargo shall be reckoned as the 1st day to ascertain rates as per Section 12 2
- 4 In case, loading of import loaded container for the purpose of delivery cannot be done by CPT at 7/8 NSD due to non-availability of CPT equipment within 24 hours from the time of entry of the vehicle as indicated in Entry Gate Pass (EGP), 50% rebate on demurrage on cargo in containers shall be allowed for the period during which such containers are not loaded beyond 24 hours of entry
- 5 The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of the container, whichever is earlier subject to the following condition -
 - (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time
 - (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises, and
 - (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container
 - (iii) The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo
 - (iv) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75

days, the storage charges will cease to apply from the date the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

13. HANDLING CHARGES ON ICD CONTAINERS

| Sl. NO | Service | Rs. Per TEU | Remarks |
|--------|--|---|--|
| 1). | Consolidated handling charges on ICD containers at 7/8 NSD including unhooking of containers on quay, transportation from hook point to container yard (CY) and lift-off or vice-versa as also lift-on /lift-off of container for delivery, receiving or restacking. | Loaded 4,500/- Empty 750/- | (i). Includes wharfage on container and cargo. (ii). Includes consolidated charge on cargo carried by Railway wagons and local haulage. |
| 2). | Consolidated handling charge on ICD containers at berths other than 7/8 NSD including hooking/unhooking on quay for shipment/ landing. | Loaded 3,350/- Empty 500/- | (i). Includes wharfage on container and cargo. (ii). Includes consolidated charge on cargo carried by Railway wagons and local haulage |
| 3). | Supply of power to reefer container. | Loaded 750/- / Empty per shift or part thereof | |

NOTE

- (i). The above ICD rates shall be applicable provided such container moves by wagon to/from docks or CPT Block Rake Terminal.
- (ii). Charge for handling of container above 20' and upto 40' in length shall be 1.5 times the rates specified at Section 13 and charge for handling of container above 40' shall be 2 times the rates specified at Section 13. Charge for supply of power to reefer container above 20' length shall be levied at twice the rate specified at Section 13, Sl.No.3.
- (iii). The rates specified under Section 13 shall also be applied to containers carried by Railway from/to destinations other than ICD which are landed/shipped at CDS.

13 1 STORAGE CHARGE ON ICD CONTAINERS**Rate per TEU
per Day or
part thereof**

- (i) Loaded container including cargo(import) other than of Hazardous Category-I
- | | |
|--|---------|
| For the first 15 days from the date of landing | NIL |
| From 16th to 30th day | \$ 12 0 |
| From 31st day onwards | \$ 16 0 |
- (ii) Loaded Container including cargo (export/stock)
- | | |
|---|--------|
| For the first 15 days from the date of receiving in Port premises | NIL |
| From 16th to 30th day | \$ 5 0 |
| From 31st day onwards | \$ 8 0 |
- (iii) Rates as provided in Section 12 1 of Scale of Rates shall apply on empty container
- (iv) On containers containing Hazardous-I Cargo, either import or export demurrage at the highest slab shall be levied as specified in (i) & (ii) above after allowing a free time of 1 day after the date of landing or receiving

NOTE

- (1) Demurrage on wagons will be in terms of provision of existing CPT Railway Demurrage Rules
- (2) Demurrage on container above 20' shall be twice the rate specified at Section 13 1
- (3) The rate for demurrage on ICD container shall also apply to containers carried by Railway wagons which are landed or shipped at CDS

14 SUBMISSION OF DOCUMENTS

A charge at the rate of Rs 500/- per container scheduled to be covered in the relevant documents as indicated below shall be levied on the container MLO for failure to -

- (a) Submit Import General Manifest (IGM) in time
- (b) Submit landing papers/shipment papers in time and
- (c) Submit amended papers where required for shipment of shut-out containers on to a subsequent vessel

Timely submission of the documents mentioned above shall mean -

- (i) For (a) above, one day prior to arrival of vessel at the berth
- (ii) For (b) above, one shift prior to commencement of landing/shipment operation
- (iii) For (c) above, one shift prior to commencement of shipment

PART - III**CHARGES ON BREAK BULK, BULK, CONTAINERISED CARGO AND
CONTAINER HANDLED AT HDC.****15. ON BOARD AND WHARFAGE CHARGES**

- 15.1. On Board and wharfage charges for handling non-heavy lift cargo shall be levied at the following rates -

| Sl.No. | Description | Rate in Rs. per tonne or part thereof |
|--|---|--|
| <u>CHARGES LEVIED ON WEIGHT BASIS</u> | | |
| <u>Liquid or Gas handled through pipeline</u> | | |
| (1). | Crude Oil, POL/POL products, CBFS or any other liquid having a flash point of 23° C (73.4° F) and above, ship's bunker | 85 |
| (2). | POL/POL products or any other liquid having a flash point of less than 23° C (73.4° F) excluding items mentioned at Sl. No. (3)b. | 175 |
| (3). | Naptha, N-Hexane, Butadine, Butane . | 110 |
| (4). | LPG -- | 150 |
| (5). | Vegetable Oil -- | 50 |
| (6). | Molassess -- | 30 |
| (7). | Acid, Fatty Acids, Mineral Oil, Tallow, Alcohol or any other liquid not specified above-- | 65 |
| <u>Liquids handled other than through Pipeline</u> | | |
| (8). | All liquids including ship's bunker | 105 |
| <u>Cargo handled through mechanical system</u> | | |
| (9). | Iron ore -- | 55 |
| (10). | Coal, Coking Coal, Fertilizer, Fertilizer Raw Materials, Soda Ash and other dry bulks. -- | 90 |
| <u>Cargo handled other than through mechanical system</u> | | |
| (11). | Salt | 15 |

| SL.No | Description | Rate in Rs. Per Ton or part thereof |
|---------|---|---|
| (12). | Mill Scale, Megnesite, Granite, Scrap other than of Mica, Oil Cake, Bone & Bone Meal Bran, Fire Bricks & other refractory materials, non-ferrous metals of all kinds except Ingots of Zinc/Aluminium/ Copper/Lead | 90 |
| (13). | Pig Iron, Sponge Iron and other Ferrous metals, Coking Coal, Limestone, all types coke and ore | 70 |
| (14) | Finished Fertilizer, Lead Concentrate, Soda (Caustic or Ash), Rock Phosphate, Sulphur, Asphalt Pitch (including Coal Tar Pitch), Newsprint, C I Goods, Cement, Clinker, Block Mica, Gunnies, Jute (products), waste / caddies/twist/cuttings) Cuttings, Hemp Cotton, Cotton yarn/twist/waste, other vegetable fibres, Wheat, Rice, Sugar, Pulses, Cereals, and their products, Bulger Wheat, Corn Soya Blend, Milk Power, Seeds of all kinds, Iron & Steel, Tubes & Pipes, Ship's stores & provisions, Dunnage, Wool & Synthetic Resin, Wood Pulp, Mica(scrap waste, flakes, splitting, powder) Timber, Log, Plywood Shellac Seedlac, Leather & its products, hides & Skins, Porcelain Ware/products, Glassware/products, Asbestos raw / fibre, Synthetic yarn/rags, Carbon black, Cotton piece goods, Waste paper, Hosiery goods, Garments, Coffee, Woolen Carpet & other dry bulk not specified above, Polymers & other chemicals in bag Machinery and Spares parts | 110 |
| (15) | All other cargo not mentioned above | 0 4% Ad valorem |
| 15 2 | If any consignee/consignor handles Crude Oil more than 6 5 million ton per financial year, on-board and wharfage charges shall be levied @ Rs 85/- per tonne on first 6 5 million tonne and @ Rs 75/- per tonne on quantity beyond 6 5 million tonne | |
| 15 3 1 | If a vessel discharges more than 25000 tonnes of cooking coal/limestone/ Fertiliser/Raw Material for fertiliser in a single call at HDC a rebate of 10% shall be allowed on on-board charges on quantity exceeding 25000 tonnes. | |
| 15.3 2. | If a vessel loads more than 25000 tonnes of Thermal Coal in a single call at HDC, a rebate of 10% shall be allowed on on-board charges on quantity exceeding 25000 tonnes | |
| 15 4 | 70% on Board and wharfage charge shall be levied on cargo discharged / shipped overside If such cargo is unloaded at any berth subsequent to overside discharge or loaded at any berth prior to overside shipment 1 2 times the on board and wharfage charges shall be levied for the two operations However, for loading / unloading of such cargo at Inland Vessel wharf, charges interms of Section 15 5 shall be levied in addition to charge payable for overside discharge / payment | |

- 15 5 For cargo loaded/unloaded at Inland Vessel Wharves a charge of Rs 25/- per tonne shall be levied Wharf Toll on craft shall be levied as per rates applicable at CDS as per Sec8 1 SI No (2) & (3)
- 15 6 25% rebate shall be allowed for the charges leviable under section 15 1 (10) on goods imported by Ministry Of Agriculture
- 15 7 For transshipment of cargo or shifting of cargo on board charges shall be recovered at 1 5 times the rates specified under Section 15 1 and 15 14
- 15 8 Transfer of cargo from hook point to stack yard or vice-versa shall be arranged by the importer or exporter If equipment support is provided by HDC, equipment hire charges shall be levied as per Section 19 1 of the Scale of Rates
- 15 9 For removal of shut out cargo from port premises at HDC loading and unloading charges under Section 17 shall be levied when the operations are done by HDC Otherwise, receiving / delivery charge @ Rs 25/- per tonne per operation shall be levied
- 15 10 On unspecified non-heavy lift cargo or consignment consisting both heavy lift and non-heavy lift cargo where CIF/FOB value of non-heavy lift cargo cannot be ascertained, on board charges shall be levied @ Rs 200/- per tonne on non-heavy lift cargo
- 15 11 Wherever equipment support, is given by HDC excepting for coking coal under Section 15 1(13) additional charge for equipment hire under Section 19 1 of the Scale of Rates shall be levied
- 15 12 All types of homogeneous dry bulk cargo excepting coking coal, limestone, all types of cokes and ores, discharged by semi-mechanical means (utilising grabs or magnets) 90% of the on-board and wharfage charges under Section 15 1 shall be levied
- 15 13 For handling coking coal, all types of coke, limestone, sulphur, rock phosphate & cement in bulk, cleaning charge @ Re 1/- per tonne shall be levied in addition to the on-board and wharfage charges leviable under Section 15 1
- 15 14 On-board handling charges on Heavy lift articles/packages shall be levied at the following rates -

| DESCRIPTION OF ARTICLES/PACKAGES | Rate in Rs. per ton or part thereof |
|--|-------------------------------------|
| i) Weighing above 20 tonnes and upto 35 tonnes | |
| (a) Iron & Steel | 125/- |
| (b) Others | 250/- |
| ii) Weighing above 35 tonnes | 400/- |

16 **DEMURRAGE**

- 16 1 When import cargo is landed on a Sunday or a Holiday or in the second or third shift of a day, the next working day shall be treated as the date of landing

- 16.2. Import cargo shall be demurrage free for the period specified below.

| | Description of cargo | Demurrage free period |
|------|--|--|
| (a). | Hazardous-I cargo | Date of landing |
| (b). | Hazardous-II, III & IV cargo except Sulphur | One clear working day after the date of landing. |
| (c). | Non-Hazardous transshipment Cargo. | Twelve clear working days after the date of landing. |
| (d). | Non-Hazardous cargo for Nepal and Bhutan. | Seven clear working days after the date of landing. |
| (e). | All other non-Hazardous cargo ,Sulphur ,Asbestos imported in Container and delivered without destuffing in port. | Three clear working days after the date of landing. |
| (f). | Cargo imported by Missio-naries of Charity. | Thirty days after the date of landing. |

- 16.3. Demurrage of import cargo shall be levied after the expiry of the demurrage free period at the following rate:-

| Sl.No. | Description of cargo | Rs. per tonne per day or part thereof |
|--------|---|---------------------------------------|
| (1). | Foodgrains, Sugar, Pulses, Seeds, Bran, Cereals and their products | 40.00 |
| (2). | Newsprint, Wastepaper, Rock Phosphate, Woodpulp, Log, Pig Iron, Fertilizer. | 75.00 |
| (3). | All other non-Hazardous cargo and Sulphur. | 100.00 |
| (4). | All Hazardous cargo | 150.00 |

- 16.4. No demurrage shall be levied on export cargo of non-Hazardous (except coal/ore) /or Hazardous-II, III & IV category, if the cargo is shipped by the vessel for which it is received.
- 16.5. For Stock pile of Export Coal/ore in the open or covered space in the Dock Interior Zone, licence fees shall be recovered as per Schedule of Rent applicable for Land and Building at Haldia.
- 16.6. Demurrage shall be levied on export cargo of non-hazardous, Hazardous-

II, III & IV category shut out by a vessel, at the rate of Rs.50/- per tonne per week or part thereof from the date of receipt of cargo upto the date of removal of cargo from port premises. If the cargo is booked to a subsequent vessel, demurrage shall be levied at the same rate from the date of receipt of cargo upto the date on which complete documents are submitted for the vessel by which the cargo is finally shipped. Bills will be raised vessel-wise.

- 16.7. On cargo except Hazardous-I received for shipment without export documents (stock), demurrage shall be levied at the rate specified in Section 16.6 from the date of receipt of cargo till the date complete documents are submitted. After the documents are submitted such cargo will be treated as export and demurrage, if accrued shall be levied in terms of Section 16.6.
- 16.8. Export cargo of Hazardous-I category shall be received only for direct shipment. In case, such cargo is not shipped on the date of receipt, demurrage shall be levied at the rate of Rs.40/- per tonne per day or part thereof from the date of receipt of cargo upto the date of shipment or removal of cargo from the port premises.
- 16.9. On cargo which is neither import nor export nor stock demurrage shall be levied at the rate of Rs.30/- per tonne per day or part thereof from the date of receipt of the cargo upto the date of removal of cargo.
- 16.10. If a vessel for which exports have been opened and the cargo has been received in shed does not arrive at Haldia Dock Complex and is substituted by another vessel (to be named with Rotation No. within 10 days of the scheduled date of arrival of the vessel which did not arrive), no demurrage shall be levied on the goods if these are shipped by the substituted vessel. One such substitution will be allowed for the purpose of charging demurrage under this section. If, however, no such vessel is substituted within the date stipulated above and goods are shipped by another vessel or are removed from the port premises, demurrage shall be levied in terms of Section 16.6 and 16.7 above.
- 16.11. On import/export cargo sold by auction or tender, demurrage shall be levied in terms of Section 16.3/16.6 after allowing free time of 7 clear working days after the date the cargo is made available for delivery.

17. **Loading/unloading/restacking**

- 17.1. At HDC loading/unloading/restacking charges shall be levied at the following rates when operations are done by HDC :-

| Sl.No. | Description | Rs. per tonne |
|--------|---|---------------|
| i). | Non-heavy lift | 50 |
| ii). | Article/package weighing | |
| | (a). above 20 tonnes and upto 35 tonnes | 125 |
| | (b). above 35 tonne | 250 |

NOTE : For direct delivery/receiving of cargo at the hook point no loading/unloading charges shall be levied under this section.

- 17.2. When loading/unloading is not done by Port on goods brought into the port premises which are neither export nor import, receiving/delivery charge @

1055/61/2001-9

Rs.25/- per tonne shall be levied.

18. CONTAINER HANDLING CHARGES AT HDC

18.1. Charge for handling containers shall be levied at the following rates :-

| Sl.No. | Service | When Port equipment is used | When Port equipment/ labour used part | When Port equipment/ labour is in not used | When Port equipment/ labour is |
|--------|--|--|---|--|---|
| | | Rs.per TEU | Rs. per TEU | Rs.per TEU | |
| (1). | Landing/Shipment operations. | 1600 | 1500 | 1500 | |
| (2). | Transportation of containers from quay to yard including stacking or vice-versa. | 900 | 600 | 300 | |
| (3). | Stuffing/unstuffing of container. | 300 | 150 | 125 | |
| (4). | Movement of container from one stacking zone to another stacking zone in the dock. | 500 | 350 | 150 | |
| (5). | Shifting of container within the container terminal. | 350 | 200 | 175 | |
| (6). | Shifting of container on Board. | 550 | 400 | 350 | |
| (7). | Landing/shipment of containers direct from barges to ship or vice-versa. | 800 | 750 | 650 | |
| (8). | Delivery/receiving of container by road transport or lift-on/lift-off into/from Railway wagon. | 350 | 250 | 200 | |
| (9). | Storage charge on containers. | US \$ 2.000 per TEU per day or part thereof from date of landing/receipt for loaded & empty container. | | | |
| (10). | Power supply to reefer container. | Rs.600/- per TEU per shift or part thereof. | | | |

18.2. If an M.L.O. handles between 51 TEUs to 100 TEUs in a single call of a vessel at HDC by way of import and/or export, a rebate of 5% shall be allowed on charges at Sl.No.1 above.

18.3. If an M.L.O. handles above 100 TEUs in a single call of a vessel at HDC by way of import and/or export, a rebate of 10% shall be allowed on charges at Sl.No.1.

- 18 4 Actual landing date or receipt date of container shall be treated as date of landing/receipt for the purpose of realisation of rent/demurrage on container and cargo in containers
- 18 5 The basic rate under Section 18 1 is applicable for 20 ft loaded container For 40 ft loaded containers the rate would be 50 percent more than what has been stated under Section 18 1 except SI No 9 & 10 above for which the rate will be 100% more For containers exceeding 40 ft , rates would be 100% more that of 20 ft containers
- 18 6 For empty containers the rate would be 50 percent of the rate of loaded containers except for rate Under Section 18 1(9)
- 18 7 Container carrying barges including assisting tugs entering Haldia Dock Complex will be allowed 10 days free time Overstayal charges is recoverable thereafter at the normal rates Dock Toll charges will be recovered on such barges and tugs at 50 percent of the normal rates
- 18 8 Export cargo received in break-bulk for containerization and import cargo received in container and delivered in break-bulk after destuffing will attract loading/unloading charges as per Section 17 when such loading/unloading is done by Port Otherwise Gate delivery/receiving charges as per Section 19 1 will be recovered
- 18 9 Non-hazardous import cargo in FCL/LCL containers shall be demurrage free for 20 days from the actual date of landing Thereafter demurrage on cargo in containers shall be levied as per Section 16
- 18 10 In case of hazardous cargo in containers demurrage free time shall be allowed as per Section 16 and demurrage shall be levied accordingly
- 18 11 For export/stock cargo in containers demurrage shall be levied as per Section 16
- 18 12 Transshipment containers or containers shipped immediately after landing by the same vessel shall not be counted for the purpose of rebate as stated above
- 18 13 The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of the container, whichever is earlier subject to the following condition -
- (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time
 - (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that
 - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises, and

- (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo .
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

PART-IV

MISCELLANEOUS CHARGES AND CHARGES FOR PERMITS/LICENCES

19. Miscellaneous charges

19.1. Charge at the following rates shall be levied for miscellaneous services –

| Sl.No. | Description | Rate in Rs. |
|---------------|---|--|
| 1. | Issue of duplicate short landing certificate/Out-Turn Report or any certificate or amendment. | 40/- per certificate/ report/ amendment. |
| 2. | a). Gazette & Advertisement cost of sale. | 100/- per publication. |
| | b). Cost of sale of berthing list/movements/ gate notice to the trade. | 2/- each Monthly subscription Rs.40/- each. Yearly subscription Rs.450/- each. |
| 3. | Supply of tally staff for tallying loading/unloading of wagon at siding. | 200/- per axle. |
| 4 | Supply of staff for escorting of lorry. | 400/- per shift per head |
| 5 | Deployment of extra labours (on requisition by Agent). | 300/- per shift per head |
| 6. | Use of CPT Weighbridge - | |
| a). | Road Weighbridge | 4/- per tonne subject to a minimum of Rs.20/- for an empty vehicle and Rs.40/- for a loaded vehicle. |

| Sl.No. | Description | Rate in Rs. |
|--------|--|--|
| b) | Railway weighbridge at HDC (inclusive of handling of wagon to weighbridge) | 300/- per axle. |
| 7. | Gate delivery/receiving of cargo on which wharfage/on board charge or loading/unloading | 25/- per tonne. |
| 8. | Hire of locomotive | 2000/- per hour subject to a minimum of Rs.8000/-. |
| 9. | Stabling charge on non-commissioned wagon or wagon owned by party other than Indian Railway. | 12/- per axle per day, For haulage of such wagon locomotive hire charge shall be levied as specified under Sl.No.8. |
| 10. | Infringement, local haulage and wagon demurrage charge. | Rate as decided/sanctioned by the Rly. Board from time to time shall be levied & will be effective from the date of receipt of Rly. Notification by CPT. |
| 11. | Consolidated charge on railborne cargo on wagons arriving in CDS Rly.System. | |
| a). | On Wagons, not carrying containers loaded or unloaded at berth/shed inside the Dock/Jetty or loaded/unloaded at the Block Rake Rly. Terminal at EJC. | 12/- per tonne on marked carrying capacity of the wagon. |
| b). | On Wagon not carrying containers loaded or un-loaded at sidings or places outside the Docks excluding the Block Rake Terminal at EJC. | 35/- per tonne on the marked carrying capacity of the wagon. |
| 12. | Hire/Booking of Port Equipment:- | |
| (a). | Mobile/wrecking crane – | |
| (i). | upto 10 MT SWL | 6500/- per equipment per shift. |
| (ii). | above 10 MT and upto 30 MT SWL | 9000/- -do- |
| (iii). | above 30 MT SWL | 13000/- -do- |
| (b). | Tractor/Forklift/Shore Crane. | 1200/- -do- |
| (c). | Trailer - | |
| (i). | upto 10 MT SWL | 800/- -do- |
| (ii). | above 10 MT SWL | 1000/- -do- |
| (d). | Trucks | 1200/- -do- |
| (e). | Pay loader - | |
| (i). | upto 1 Cu m capacity | 2500/- -do- |
| (ii). | above 1 Cu.m capacity | 5000/- -do- |
| (f). | Hand Trucks | 25/- per hand truck per shift. |
| (g). | Air Compressor | 1250/- per equipment per shift. |

| Sl No. | Description | Rate in Rs. |
|--------|--|---|
| (h). | Bull Dozer(D30A-12/TLT) | 7000/- -do- |
| (i). | Bull Dozer(D31A-17/MED) | 3500/- -do- |
| (j). | Cantilever Crane | 20000/- per shift. |
| (k). | Floating Crane - | |
| | (i). upto 30 tonnes capacity. | 25000/- per equipment per shift. |
| | (ii).above 30 tonnes capacity. | 30000/- -do- |
| (l). | Toplift Truck/Reach Stacker | 13000/- -do- |
| (m). | Spreader (20 Ft.) | 1500/- -do- |
| (n). | Use of fire fighting apparatus and equipment excluding use of fire floats. | 2000/- per hour plus consumables at cost. |

- 19.2. If cantilever crane/floating crane is booked by ship owner/steamer agent for landing/shipment of cargo or for any other purpose, the hire charge for such equipment as stated above shall be levied

Any other operation in which port equipment has been used and if such operation is not covered by "Wharfage" and/ or "Lifting charge", equipment hire charge as specified above shall be levied.

- 19.3. At CDS for haulage of wagon to any Railway weighbridge for weighment/ re-weighment, locomotive hire charge, as specified under Sl.No.8 of Section-19.1, shall be levied. This is in addition to re-weighment charge as fixed by the Railway Board from time to time.
- 19.4. In case a wagon on arriving in Calcutta Dock, Railway system is re-booked without unloading, consolidated charge, as specified under Sl.No 11 of Section-19.1, shall levied only once
- 19.5. On wagon carrying export cargo unloaded at places other than berth/shed inside the Dock/Jetty or at the Block Rake Terminal and if shipped subsequently through CDS, consolidated charge at the rate specified under Sl.No.11(a) of Section-19.1 shall be levied, provided the exporter/his agent submit documents in support of such shipment which is acceptable to CPT.
- 19.6. Where Surveyor/Valuer has been appointed by CPT for valuation of any cargo for the purpose of sale, the cost of such valuation shall be recovered from the Importer or his Clearing Agent if the cargo is taken delivery by them prior to sale.

20. Permit Licences

- 20.1. Charges shall be levied at the following rates for issue/renewal of permits/ licences for entering into or operating at Docks, Jetties, Wharves and Ghats Where applicable

| Sl.No. | Description | Rate in Rs. |
|--------|------------------------|---|
| 1. | Dock Permit per person | 5/- per daily permit (maximum 12 hrs validity). |
| | | 135/- per monthly permit |
| | | 375/- per quarterly permit |
| | | 160/- per biennial permit |

| Sl.No. | Description | Rate in Rs. |
|--------|---|---|
| 2. | Dock Permit for Watchman on board the vessel. | 400/- Per biennial permit |
| 3. | Dock Permit per vehicle/ trailer and circular permit for vehicle carrying ship's gear and stores (inclusive of overnight stayal). | 25/- per daily permit 2,000/- per annual permit |
| 4. | Dock Permit for mobile crane/ Reach Stacker/ Toplifter for handling container (inclusive of overnight stayal) | 100/- per daily permit 9,000/- per annual permit |
| 5. | Dock Permit for Fork-lift/ Container carrying trailer or any other handling equipment (inclusive of overnight stayal). | 60/- per daily permit 5,400/- per annual permit |
| 6. | Dock Permit for cart (inclusive of overnight stayal). | 10/- per daily permit 1,100/- per annual permit |
| 7. | Permit for Hawkers/Vendors. | 750/- per annual permit |
| 8. | Ship personnel permit book (consisting of 50 ermits). | 500/- per book |
| 9. | Clearing & Forwarding/ Handling Agents Licence | 200/- per licence for 1 month 2,160/- per licence for 1 year 5,400/- per licence for 3 years 7,200/- per licence for 5 years |
| 10. | Jetty Sircar's/Cooper Licence (inclusive of Dock entry). | 120/- per licence for 1 month 1,080/- per licence for 1 year 2,600/- per licence for 3 years 3,600/- per licence for 5 years |
| 11. | Ship Repairing/Ship Chandling/Ship Survey/ General on Board services (GOS)/Ship Breaking Licence. | 2,200/- per licence per year |
| 12. | Stevedoring Licence | 10,000/- per licence for 2 |
| 13. | Licence for occupation of Panda seats at CDS. | 30/- per monthly licence |
| 14. | Licence for occupation of 1 Sq mtr. of space or for temporary construction at any place in the Inland Vessel Wharves at CDS. | 6/- per day 270/- per quarter. |
| 15. | Licence for occupation of 1 Sq.mtrs. of space or for temporary construction at any place in the Inland Vessel Wharves at HDC. | 5/- per day 150/- per quarter. |

16. Permit for using Truck Terminal at HDC 15/- per daily permit.
Per truck/ lorry/trailer. 300/- per monthly permit
- 20.2. In case of damage/loss, charge for issue of duplicate/ triplicate permit/licence shall be levied at 50% of the rate applicable for the original. For permit issued free of cost such charge shall be 25% of the rate provided for similar permit at section-20.1
- 20.3. For any amendment in the permit/licence, amendment charge as mentioned at section-19 1, Sl.No.1 shall be levied.
- 20.4. In case of licenses issued under Sl.No 11 & 12 of section-20.1 the application for renewal shall be submitted at least one month before the date of expiry of the licence. Application received after the period specified above, shall be liable to an additional fee of 25% of the original

PART - V

CHARGES RELATED TO SHIP - BREAKING

Section 21. - Ship-breaking charges.

Section 21.1 - For Ship-breaking activities in CDS the following rates shall be levied:-

- (i). Vessels upto 2000 LDT Rs.450/- per LDT subject to a minimum of Rs.4.5 lakh.
- (ii). Vessels of 2001 LDT to 4000 LDT Rs.425/- per LDT subject to a minimum of Rs 9 lakh.
- (iii). Vessels of 4001 LDT to 6000 LDT Rs 400/- per LDT subject to a minimum of Rs. 17 lakh.
- (iv). Vessels above 6000 LDT Rs.350/- per LDT subject to a minimum of Rs 24,00,000/-

Notes:

1. The above rates shall be applicable on the date on which complete papers for dismantling of the vessel passed out of Custom's control are submitted for dismantling in CPT. The vessels awaiting dismantling shall be charged as provided under note VII.
2. The charges for occupation of land, shifting of vessel, use of Port equipment, supply of electricity, deployment of Port fire service and Port fire personnel shall be levied extra as per respective extant scale of rates.
3. The above rate shall be levied provided that the ship-breaking is completed within the specified period as mentioned below:-
 - (i). For vessels upto 2000 LDT. 25 days at the ship-breaking berth
 - (ii). For vessels of 2001 to 4000 LDT. 30 days

- | | | |
|-------|-------------------------------------|-------------|
| (iii) | For vessels of 4001 LDT to 6000 LDT | - 40 days " |
| (iv) | For vessels of 6001 LDT to 8000 LDT | - 50 days " |
| (v) | For vessels of 8001 LDT and above | - 60 days " |
4. For completion of ship-breaking before the specified days as per Note 3 above a rebate @ 1% of the rate as provided in section 21.1 above shall be allowed for each day of savings subject to maximum of 10% of the rates.
 5. If breaking of any vessel is extended beyond the specified period as provided in Note - 3 above, an additional charge @ 1% of the rate as provided in Section - 21.1 above shall be levied for each day of extension
 6. If any ship-breaker achieves ship-braking of more than 25,000 L.D T in any financial-year a rebate @ 5% of the rate per L D.T shall be allowed at the end of each financial year.
 7. Vessels awaiting dismantling shall be charged @ 50% of the rates as per Section-23 1 or 24 1 of part VII of the Scale of Rates. Vessels awaiting dismantling shall mean and includes the period a vessel awaiting for dismantling after discharge of cargo and in case of a vessel which arrives in ballast for dismantling the period of awaiting in the river mooring, Dock mooring or in any berth other than dismantling berth
Once a vessel is brought to the ship breaking berth, no berth hire or mooring hire will be charged as per Section-23 or Section-24 of Scale of Rates.
 8. The charges for Section-21.1 above shall be paid in advance before commencement of the ship breaking
 9. Taxes, duties etc. as may be levied by the State or Central Govt or any legal/statutory authority from time to time shall be levied extra
 10. Ship-breakers will be allowed to take adjacent backyard of the respective ship-breaking berth for the period specified at Note 3 above plus 15 days on short-term licence at the rate of the extant land rent schedule and the said licence fees must be paid in advance.
 11. C.P.T. reserves the right to terminate the aforesaid licence as per Note-X above, after serving a notice of 15 days if the ship breaking berth adjacent to the licence land remains vacant for a period of 30 days continuously.

PART - VI
CHARGES FOR DRY DOCKS

22. Dry Dock Charges.

22.1. Charges for Docking & Undocking:

| 1 & 2 N.S. Dry Dock | | 1 & 2 K.P. Dry Dock | | 3 K.P. Dry Dock | |
|--------------------------------|-----------------|--------------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| Foreign going vessel | Coastal Vessel | Foreign going vessel | Coastal Vessel | Foreign going vessel | Coastal Vessel |
| | Rupees | | Rupees | | Rupees |
| US Dollar. | | US Dollar. | | US Dollar. | |
| 8,000 | 2,57,600 | 7,000 | 2,25,400 | 5,000 | 1,61,000 |

22.2. Dry Dock Hire Charge:

- (i). During 1st 10 days of occupancy of vessel (per day or part thereof):-

| 1 & 2 N.S. Dry Dock | | 1 & 2 K.P. Dry Dock | | 3 K.P. Dry Dock | |
|--------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|------------------------|----------------|
| Foreign going vessel | Coastal Vessel | Foreign going vessel | Coastal Vessel | Foreign going vessel | Coastal Vessel |
| | Rupees | | Rupees | | Rupees |
| US Dollar. | | US Dollar. | | US Dollar. | |
| 1,800 | 58,000 | 1,500 | 48,300 | 900 | 29,000 |

- (ii). From 11th to 15th day of occupation : 125% of rates as stated in Section 22.2(i) for per day or part thereof.
- (iii). From 16th day to 20th day of occupation : 150% of rates as stated in Section 22.2(i) for per day or part thereof.
- (iv). From 21st day to 25th day of occupation : 175% of rates as stated in 22.2(i) for per day or part thereof.
- (v). From 26th day to 35th day of occupation : 200% of rates as stated in 22.2(i) for per day or part thereof.
- (vi). From 36th day to 45th day of occupation : 225% of rates as stated in 22.2(i) for per day or part thereof.
- (vii). Beyond 45 days of occupation : 275% of rates as stated in 22.2(i) for per day or part thereof.

- 22 3 In case of vessel requiring laying of special keel Block due to their configuration, extra rental charges at the following rates would be charged -
- (a) 2 days hire charge* For any change from standard layout
- (b) 5 days hire charge* For meeting specific requirement of Ship Owner/Agent/Charterer/Repairer booking the dry dock
- * Hire Charge means rates prescribed in Section-22 2(i)
- 22 4 Charges for each operation of redocking or part of such activity is to be paid as per Docking & Undocking rates prescribed in Section-22 1
- 22 5 Charges for removal or repositioning of each block
- | | |
|--------------------------|---------------|
| For Foreign Going Vessel | 100 US Dollar |
| For Coastal Vessel | Rs 3,200 00 |
- 22 6 The period of Vessel's occupation of a dry dock counts from the time the Caisson is placed in position after she enters the dry dock, upto the time she vacates the dry dock
- 22 7 The rates under Section-22 2(i) above are inclusive of charges for supply of unfiltered water through 'One Hose Only' and Capstan. If supply of unfiltered water is required through more than one hose, charges for such supply shall be levied extra @ 50 US Dollar per day per hose for Foreign Going Vessel and Rs 1600/-per day per hose for Coastal vessel
- 22 8 In case a vessel is detained in No 2 N S Dry Dock owing to No 1 N S Dry Dock being occupied by another vessel, mooring hire charges as per Section-24 1, SI No 1 shall be levied instead of usual dry dock hire charges for the period the vessel is so detained
- 22 9 When more than one vessel are using the same dry dock as a common operation facility a rebate of 25% of the rate specified under Section 22 2 above shall be allowed for each vessel. This rebate shall also be applicable when a dry dock is shared with a C P T vessel
- 22 10 Services of dry dock crane can be made available for dry dock repair and other work at the following rates -

| Crane Capacity | Foreign Going Vessel Rate per 8 hour shift | Coastal Vessel Rate per 8 hour shift |
|----------------|---|---|
| a) 25 - Tonne | 200 US Dollar | Rs 6 500/- |
| b) 7 - Tonne | 100 US Dollar | Rs 3,200/- |

Note :

Crane facility is strictly as per availability and shall have no bearing on dry dock occupancy or hire charges

- 22 11 Vessel shall pay for the electricity supplied to it by the CPT at actuals

PART - VII**VESSEL RELATED CHARGES****23. BERTH HIRE**

23 1 Berth hire on vessel at dock berth / riverside jetty shall be levied at the following rates -

| Sl. No. | Places of occupancy | Vessel GRT | Foreign going vessel. Rates in US \$ per 8 hours or part thereof. | Coastal vessel Rates in Rs. Per 8 hours or part thereof. |
|----------------|---|---|--|---|
| 1 | Vessel occupying berth at Kidderpore Dock-I, Kidderpore Dock-II, Netaji Subhas Dock, Budge Budge Jetty, Diamond Harbour Jetty, Roychowk Jetty | i)Upto 3000 GRT ii)3001-10000 GRT iii)Above 10000 GRT | 4 08 Cents per GRT subject to a minimum of 81 60 Dollars 3 5 Cents per GRT subject to a minimum of 122 40 Dollars 2 92 Cents per GRT subject to a minimum of 350 Dollars | i)Rs 1 31 per GRT subject to a minimum of Rs 2620/- for vessels exceeding 500 GRT and Rs 2100/- for vessel upto 500 GRT ii)Rs 1 13 per GRT subject to a minimum of Rs 3930/- iii)Rs 0 94 per GRT subject to a minimum of Rs 11300/- |
| 2 | Vessel occupying Haldia Oil Jetty and berths at Haldia Docks | i)Upto 3000 GRT ii)3001-10000 GRT iii)Above 10000 GRT | 2 33 Cents per GRT subject to a minimum of 46 60 Dollars 2 0 Cents per GRT subject to a minimum of 69 90 Dollars 1 67 Cents per GRT subject to a minimum of 200 Dollars | i)Rs 0 36 per GRT subject to a minimum of Rs 720/- for vessels exceeding 500 GRT and Rs 600/- for vessel upto 500 GRT ii)Rs 0 30 per GRT subject to a minimum of Rs 1100/- iii)Rs 0 23 per GRT subject to a minimum of Rs 3000/- |
| 3 | Exhibition vessel occupying berth/jetty specified in Sl No 1 & 2 above | | 50% of the applicable berth hire rate | 50% of the applicable berth hire rate |

NOTE:

- (i) The period of 8 hours shall be calculated from the time the vessel occupies berth / jetty
- (ii) The above rates are inclusive of use of any shore based installation at berth except Portainer and Cantilever Crane
- (iii) Whenever, a vessel is double/triple banked with another vessel occupying a berth, the vessel so double / triple banked will be charged at the rate of 50% of the berth hire charges specified above provided the vessel is in non-working condition
- (iv) For Flat/barge/boat/fishing trawler occupying barge jetty/ anchorage jetty at H D C or any other river side jetty (other than those specified in SI No 1 & 2 above) or landing stage or buoy at Budge Budge Diamond Harbour and Roychowk, RS 100/- per 8 hours shall be levied
- (v) Vessel other than those specified at (4) above, if berthed at any river side jetty other than those specified in SI No 1 & 2, berth hire shall be levied at the rate of US 53 17Dollar per 8 hours in case of vessel engaged in Foreign Trade and Rs 1712/-per 8 hours in case of vessel engaged in Coastal Trade
- (vi) Tourist/Ferry launch using river side jetty shall be charged Rs 150/- per visit per day

23.2. Priority/Ousting priority charges

Charges for according 'Priority/Ousting Priority' berthing for vessels shall be levied at the following rates in addition to berth hire charges as per Section 23 1 of the Scale of Rates

Priority Berthing

A Charge equivalent to 75% of berth hire charges calculated for the total period of actual stayal at the berth subject to a minimum of 24 hours berth hire charge

A charge equivalent to 100% of berth hire charges calculated for the total period of actual stayal at the berth and shifting charges at the rates under Section 28 10 for 'Shifting In' and 'Shifting Out' of the vessels

NOTE : The above charges shall not be leviable for the following categories –

- (i) Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence
- (ii) Defence vessels coming on goodwill visits
- (iii) Vessels- hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development
- (iv) Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Surface Transport
- (v) The fee for according 'Priority/Ousting Priority' is not leviable on the vessels which carry a specified cargo and are berthed at the berth reserved for handling that type of cargo as per general policy However whenever 'Priority/' Ousting Priority' is accorded to any vessel within the category of specified cargo or otherwise, the port shall collect the fee for according 'Priority/Ousting Priority' as the case may be

The fee for according 'Priority'/Ousting Priority' is leviable if an exclusive facility has been given on any berth to a particular user. The fee shall also be leviable if any other vessel is berthed by according 'Priority'/Ousting Priority' at a berth where exclusive facility has been given to a particular user.

- (vi). The fee for according 'Priority'/Ousting Priority' is not leviable on the vessels where though the necessary directions have been issued for according Priority/Ousting Priority', but on arrival such vessels are berthed in normal course on their turn.
- (vii). The fee for according 'Priority'/Ousting Priority' is not leviable on the vessels which are berthed at the berth leased on long term basis with the approval of the Government and are on account of lessee. However, the fee shall be leviable if any vessel on account of any user is berthed at the leased berth by according Priority'/Ousting Priority'.

24. MOORING | ANCHORAGE

24.1. When vessel is moored/anchored at dock buoy/river mooring or any other mooring/anchorage in CDS/HDC or lock barrel at HDC charges at the following rates shall be levied :-

| Sl. No. | Description of vessel and Place of occupancy | Rate |
|---------|---|--|
| 1. | Sea going vessel moored at any dock buoy or anchored at lock barrel at HDC. | 50% of berth hire for respective category as specified under Section 23.1 above. |
| 2. | Sea going vessel moored at any river mooring/any other mooring | 25% of berth hire for respective category as specified under Section 23.1. above. |
| 3. | Sea going vessel anchored at any river anchorage or any other anchorage. | 15% of berth hire for respective category as specified under Section 23.1 above. |
| 4. | Inland vessel/fishing trawler moored at dock buoy. | Rs.363/ per day. |
| 5. | Inland vessel/fishing trawler moored at river mooring. | i). Rs.181/ per day. ii). Rs.3625/ per month per mooring subject to one month's notice of vacation. |

Note: The period of 8 hours shall be calculated from the time the vessel is moored/anchored.

25 Charges on non-propelled crafts

- 25 1 Registration fees/annual licence fees shall be levied @ Rs 20/- per cbm subject to a minimum of Rs 1000/- per craft and maximum of Rs 10,000/- per craft
- 25 2 Charges for extension of any certificate/licence shall be levied at 25% of the annual licence fees per month
- 25 3 Other charges on non-propelled crafts shall be levied at the following rates -

| | Service | Rate in Rs. |
|-------------|--|--------------------|
| 1 | Manjhi's licence/licence plate for passenger craft/duplicate licence | 100/- per issue |
| 2. | Endorsement of change of ownership on certificate of Registry & Licence | 500/- per issue |
| 3 | Issue of duplicate certificate of Registry | 300/- per issue |
| 4. | Surveying at owner's workshop | |
| | (a) Within port limit | 1000/- per visit |
| | (b) Outside port limit | 2000/- per visit |
| 5 | Fees for Certificate of Fitness to boats carrying explosives - | |
| | (a) If the application is made at the time of annual survey | 1000/- |
| | (b) If the application is made at any other time | 1500/- |
| 6. | Fee for special survey and issue of permit to carry scrap from or to work below Diamond Harbour | 1000/- |
| 7 | Fee for technical advice regarding repairs after inspection at owner's workshop/ shipway | 2000/- |
| 8 | Fee for scrutiny and approval of drawing and plans for new construction | 2000/- per craft |
| 9 | Fee for inspection during construction/reconstruction by the process of cannibalisation | 1000/- per craft |
| 10 | Supply of Manjhi Book | 25/- per copy |
| 11 | Supply of instruction book for guidance and rules of construction/ re-construction and survey | 200/- per copy |
| 12 | Charges for re-Registration fees | 300/- |
| Note | Charges for infringement of any of the provisions indicated above beyond a period of one month shall be recovered at twice the rate of respective charge | |

26. Dock Toll & Stayal charges on boats, flats, non-propelled barge and motor launches :

26 1 Dock Toll for entry of boat, flat, non-propelled barges and motor launch shall be levied at the following rates -

| Sl.No. | CAPACITY | RATE IN RS. |
|--------|----------------------|---|
| 1 | Upto 30 Cubic Metre | Rs 200/- per boat/ flat/barge/motor launch per entry |
| 2 | Above 30 Cubic metre | Rs 3/- per cbm subject to a minimum of Rs 200/-per boat/flat/barge/motor launch per entry |

26 2 Stayal charge at the following rates shall be levied on boat/flat/non-propelled barge/motor launch for stayal inside the docks

| Sl.No. | PERIOD | RATE IN RS. |
|--------|------------------------------------|---------------------------|
| (i) | Upto 5 days from the date of entry | Rs 25/- per craft per day |
| (ii) | 6th to 15th day | Rs 75/- per craft per day |
| (iii) | 16th day onwards | Rs 150/-per craft per day |

27. Miscellaneous.

27 1 Charges shall be levied at the following rates for miscellaneous services to vessels -

| Sl. No. | Service | Foreign going vessel Rate in US dollars | Coastal vessels Rate in Rupees |
|---------|--|--|-----------------------------------|
| 1 | Laying/relaying/ attending moorings, buoys, pontoons | 500 00 per day | 16,100/- per day |
| 2 | Salvage operation of Anchors/Chains | | |
| | (a) Upto Budge Budge | 1000 00 per day | 32,200/- per day |
| | (b) Below Budge Budge | 2000 00 per day | 64,400/- per day |
| 3 | Hire of Launch for special job on requisition | 100 00 per hour | 3,220/- per hour |
| 4 | Hire of Fire Float | 1000 00 per day | 32,200/- per day |
| 5 | Skin Diver | 10 00 per hour | 320/- per hour |
| 6 | Dress Diver | 200 00 per hour | 6,440/- per hour |

| Sl. No. | Service | Foreign going vessel Rate in US dollars | Coastal vessel Rate in Rupees |
|---------|--|---|---|
| 7 | Supply of filtered water | | |
| | a) Through pipeline | 5 60 per 1000 ltrs | 180 00 per 1000 ltrs |
| | b) Through water barge | 7 00 per 1000 ltrs | 225 00 per 1000 ltrs |
| 8 | Supply of electricity | 0 25 per unit plus installation charge of 30 00 | 5 00 per unit plus installation charge of 500 00 |
| 9 | Use of portainer crane | 145 00 per hour | 4670 00 per hour |
| 10 | Additional charge on vessel carrying passengers between Andaman and Calcutta | NIL | 7500 00 per complete voyage or 3750 00 for each leg |

27.2 Charge for cancellation of any requisition under Section 27 1 (1 to 9) shall be levied at the rate of 10% of the charge applicable for the particular service

27 3 Charges for treatment of ballast-water from P O L tanker /other vessels handled at Haldia Oil Jetties/ any point at HDC shall be levied at the following rates –

| Capacity of the vessel in GRT | Foreign going vessel Rate in US dollars | Coastal vessel Rate in Rupees |
|--------------------------------------|---|-------------------------------|
| Vessel upto 5000 GRT | 480 per vessel | 15,450/-per vessel |
| Vessel above 5000 GRT upto 20000 GRT | 900 per vessel | 28,900/- per vessel |
| Vessel above 20000 GRT | 4500 00 per vessel | 1,45,000/-per vessel |

27 4 Charges for cancellation of any requisition under Section 27 3 shall be levied at the rate of 20% of the charge applicable for the particular service

28. TOWAGE & PILOTAGE OF VESSELS

28.1 Charges for piloting a vessel from Sandheads to any point in Calcutta Dock System either directly or via any other point during inward journey and back to Sandheads either direct or via any other point during outward journey and one shifting within the dock shall be levied at the following rates -

| Capacity of Vessel | Foreign going vessel Rate in US dollars per GRT | Coastal vessel Rupees per GRT | Rate in |
|--|---|---|---------|
| 1 Vessel Upto 5000 GRT | 123 cents subject to a minimum of 2460 dollars | 40 subject to a minimum of Rs 80,000/- | |
| 2 Vessel above 5000 and upto 15,000 GRT | 115 cents subject to a minimum of 6150 dollars | 37 subject to a minimum of Rs 2,00,000/- | |
| 3 Vessel above 15,000 GRT | 105 cents subject to a minimum of 17250 dollars | 34 subject to a minimum of Rs 5,55,000/- | |

28 2 Charges for piloting a vessel from Sandheads to any point in Haldia Dock Complex shall be levied at the following rates -

| Capacity of Vessel | Foreign going vessel Rate in US dollars per GRT | Coastal vessel Rate in Rupees per GRT |
|--|--|--|
| 1 Vessel Upto 5000 GRT | 70 cents subject to a minimum of 1400 dollars | 13 00 subject to a minimum of Rs 26 000 |
| 2 Vessel above 5000 and upto 15,000 GRT | 65 cents subject to a minimum of 3500 dollars | 12 00 subject to a minimum of Rs 65 000 |
| 3 Vessel above 15,000 GRT | 60 cents subject to a minimum of 9750 dollars | 11 00 subject to a minimum of Rs 1 80 000/- |

28 3 Vessel availing of pilotage from Sandheads to Saugor or Diamond Harbour Anchorage and back only but not requiring pilotage to any other point in Calcutta Dock System or Haldia Dock Complex shall be allowed a rebate of 25% in pilotage rate specified in section 28 1 above

28 4 Vessel availing of pilotage from Sandheads to Haldia Anchorage and back only but not requiring pilotage to any other point in Calcutta Dock System or Haldia Dock Complex shall be allowed a rebate of 20% in pilotage rate specified in section 28 2

28 5 50% of the rates at section 28 1 or 28 2, as the case may be shall apply to inward or outward journey

28 6 *Vessel in its inward journey to CDS via HDC shall pay 50% of the rates specified at section 28 2 at HDC and 25% of the rates specified at section 28 1 at CDS In case of outward journey from CDS via HDC 25% of the rates specified at section 28 1 shall be levied at CDS and 50% of the rates specified at section 28 2 shall be levied at HDC

28 7 Vessels which enters or leaves the port without requiring the services of river pilots in terms of the exemption granted under provision of Section 31 of the Indian Ports Act, 1908 shall be allowed a rebate of 30% of the above rates including the minimum charges for the inward or outward journey as the case may be

- 28.8. One shifting of vessel within the dock is included in the Pilotage charges. Second and subsequent shiftings, other than for Ports convenience, shall be charged as provided under section 28.12.
- 28.9. In case of LASH vessels the above rates are inclusive of charge for berthing and fleeting of barges.
- 28.10. Charges for piloting a fishing trawler shall be payable @ 50% of the rate under Section 28.1 or 28.2 or 28.7, as the case may be.
- 28.11. Vessel availing pilotage from HDC to Budge Budge/ Diamond Harbour/Roychowk or any point of CDS or vice-versa, which is not forming a part of inward or outward journey pilotage shall be charged a special pilotage fee @ of 12.5% of the rate specified under section 28.1 shall be levied by the Dock System for each leg where the journey commences. The journey will form a leg from Calcutta to Haldia or vice-versa.
- 28.12. Charge for shifting a vessel between a berth / buoy/ mooring / dry docks at Calcutta Dock System or Haldia Dock Complex shall be levied at the following rates:-

| Sl. No. | Nature of Shifting | Foreign going vessel Rate in US dollars per GRT | Coastal vessel Rate in Rupees per GRT |
|---------|-------------------------|---|--|
| (1) | At Calcutta Dock System | 10 Cents subject to a minimum of 200 Dollars | 3 20 subject to a minimum of 6,400/- |
| (2) | At Haldia Dock Complex | 10 Cents subject to a minimum of 1000 Dollars. | 2 subject to a minimum of Rs.20,000/- |

- 28.13. If the booking of a pilot is cancelled by the Agent/ Shipowner/Charterer less than 24 hours before the appointed time of hauling out from berth/buoy/river mooring/anchorage, a charge of 210 US Dollars or Rs.6750/- per cancellation shall be levied on Foreign going vessel or Coastal vessel, as the case may be. No cancellation charge for pilot booking shall be levied if sailing is cancelled due to non-availability of pilots/tugs or for lock-gate being out of commission or for any reasons attributable to Port.
- 28.14. For piloting a vessel undergoing trials, a charge of Rs.10,000/- shall be levied for trials above and upto Garden Reach and Rs.30,000/- per trial below Garden Reach.
- 28.15. For vessel doing lighterage operation at Sandheads an all inclusive charge (including anchorage charge) of 5 cent per GRT or Rs.2.3 per GRT in case of foreign going vessel or coastal vessel, shall be levied for the vessel except Port Dues as per section 29

28.16.1. For shifting an inland vessel, charges shall be levied at the following rates -

- (a) Between any two points in the Dock not involving services of River Pilot. Rs.5,000 per shifting
- (b). Between any two points in the docks, jetty, river moorings involving services of Harbour Pilots. Rs 8,000 per shifting

28 17. The rates under Section 28 1,28 2, 28.7, 28.12 , 28.14& 28 16 are inclusive of services of tugs/launches and mooring/ unmooring of vessels and turning if necessary except when services of additional tugs or launches is provided against specific requisition of the Shipowner/Agent/Charterer

28 18 For use of the Calcutta Port Trust tugs/despatch vessel/survey vessel/ anchorage vessel / dredgers on requisition by the Shipowner/Agent/Charterer, charges shall be levied at the following rates -

| Sl. No. | | Foreign going vessel Rate in US dollars | Coastal vessel Rate in Rupees |
|---------|--------------------------------|---|--|
| (i). | Vessel not exceeding 1,000 IHP | 200 dollars per hour subject to a minimum of 600 dollars per operation. | 6,440/- per hour subject to a minimum of 19,320/- per operation. |
| (ii) | Vessel exceeding 1,000 IHP | 250 dollars per hour subject to a minimum of 750 dollars per operation | 8,050/- per hour subject to a minimum of 24,150/- per operation. |

28 19 An additional charge of 25% shall be levied when Calcutta Port Trust tug/vessel is deployed for salvage operation.

28 20 Shipowners/Agent/ of vessels shall be required to pay the actual Insurance premium plus 20% whenever Calcutta Port Trust tug/vessel is deployed on requisition for towage assistance/salvage operation. In such cases claims for damages shall not be made against the hirer in case of accident.

29. Port Dues

29 1 Port dues shall be levied on vessels entering the Port of Calcutta at the following rates -

| Description of vessel | Foreign going vessel Rate in US dollars per GRT | Coastal vessel Rate In Rupees per GRT | Frequency of payment in respect of the same vessel. |
|---|---|---|---|
| (i) Sea going vessels upto 3000 G R T | 18 Cents | 5 80 | This due is payable on each entry into the port |
| (ii) Sea going vessels exceeding 3000 G R T | 30 Cents | 9 70 | This due is payable on each entry into the Port |
| (iii) Vessels entering in ballast and not carrying Passengers | 75% of the respective rates mentioned in (i) and (ii) above | 75% of the respective rates mentioned in (i) and (ii) above | This due is payable on each entry into the Port |
| (iv) Vessels entering but not discharging or taking any cargo or Passengers therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for purposes of repair) | 50% of the respective rates mentioned in (i) and (ii) above | 50% of the respective rates mentioned in (i) and (ii) above | This due is payable on each entry into the Port |
| (v) Vessels attending at sandhead for lighterage operation | 25% of the respective rates mentioned in (i) and (ii) above | 25% of the respective rates mentioned in (i) and (ii) above | This due is payable on each entry into the Port |

NOTE

- (i) For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" Column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levy of Port dues
- (ii) LASH Vessel making a "Second Call" to pick up empty LASH barges shall not be charged any Port dues
- (iii) In case of vessel visiting both CDS and HDC 50% of the applicable port dues shall be payable both at CDS and HDC

Part VIII**Special Rate**

1. To meet the liability accrued upto 31st December 2000 on account of arrears of salary, wages and retirement benefits arising out of various Govt. Orders in this regard, a special rate as a percentage of the various charges notified in the Scale of Rates under Part-I to Part-VII shall be levied for a period of 4 years commencing from the financial year 2001-2002. This rate shall also be levied on the Haulage charges on Railway activity(not covered in Parts I to VII) in force from time to time
2. The special rate for the financial years 2001-2002 and 2002-2003 shall be @ 10% of the respective charges payable by Port users. The quantum of the special rate for subsequent periods shall be fixed by the Tariff Authority for Major Ports after a review of the financial position at the end of the initial two-year period.
3. The Calcutta Port Trust shall apply the revenue generated through this special rate only for the specified purpose. This revenue shall not, be utilised for recoupment of expenditure already incurred for this purpose for own fund. For this purpose, the Calcutta Port Trust shall maintain a separate account covering the receipts and payments in this regard

S SATHYAM, Chairman
[Advt/III/IV/143/2001]